Les forts de la pointe Lévy

Yvon Desloges

Les forts de la pointe Lévy

Yvon Desloges

Études en archéologie
architecture et histoire

Lieux historiques nationaux
Service des parcs
Environnement Canada

91-03733/

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1991.

En vente au Canada par l'entremise de nos agents libraires agréés et autres librairies, ou par la poste auprès du Groupe Communication Canada/Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0S9.

Publié avec l'autorisation
du ministre de l'Environnement,
Ottawa, 1991.

Révision et conception : Louis D. Richard
Mise en pages électronique : Suzanne Rochette
Couverture : Rod Won

Le Service des parcs, Environnement Canada, publie les résultats de ses recherches en archéologie, architecture et histoire. Pour obtenir une liste de titres, prière de s'adresser au chef des publications de recherches, Service des parcs, Environnement Canada, 1600 Liverpool Court, Ottawa, Ontario K1A 0H3.

Données de catalogage avant publication (Canada)

Desloges, Yvon

Les forts de la pointe Lévy

(Études en archéologie, architecture et histoire,
ISSN 0821-1035)
Publ. en anglais sous le titre : The forts at Point Lévy.
Comprend des références bibliographiques.
ISBN 0-660-93137-0
N° de cat. MAS R61-2/9-53F

1. Fortifications — Québec (Québec) — Plans et construction. 2. Architecture militaire — Québec (Québec). 3. Québec (Québec) — Antiquités. I. Service canadien des parcs. Lieux historiques nationaux. II. Titre. III. Coll.

UG415.Q4D4414 1991 725'.18'09714471
C91-098541-3

Photos de la couverture : Jacques Beardsell,
Service canadien des parcs, Région du Québec

Table des matières

Introduction 5

Les antécédents 7

Le contexte politique européen et nord-américain 11

Sécurité coloniale et fonds impériaux 15

Les constructions auxiliaires 23

Les forts n^{os} 2 et 3 37

Le fort n^{o} 1 49

Épilogue, 1871-1947 65

Notes 72

Lectures suggérées 73

Introduction

Les forts de la pointe Lévy en face de Québec témoignent de la transition dans l'art militaire entre le classique et le moderne : les ingénieurs militaires délaissent le rempart continu pour les « forts détachés ». Ces forts témoignent aussi du passé colonial du Canada : construits alors que le pays acquiert son autonomie, ils matérialisent l'oeuvre des stratèges britanniques sur le continent nord-américain.

Les pages qui suivent, racontent la construction de ces forts et, ce faisant, tentent de cerner la pensée de leurs concepteurs et réalisateurs. Pour y parvenir, il faudra replacer le chantier de construction dans son contexte politique, décrire les conditions de travail des ouvriers militaires et civils, et dégager les répercussions d'une telle entreprise.

1 **Les ouvrages défensifs de Québec en 1862. Le rempart de la haute ville, la citadelle et les tours Martello ne protègent que la rive nord. Vulnérable, la pointe Lévy ne peut empêcher un ennemi de s'y installer, de bombarder Québec et son port, et de contrôler ainsi toute la navigation.**
A.C. Cooke et H. James, 1862, Archives nationales du Canada, C-55490.

Les antécédents

En 1865, l'état-major des forces britanniques intègre la pointe Lévy au système fortifié de Québec. La défense ne dépendra plus alors exclusivement des ouvrages de la rive nord, qu'il s'agisse des quatre tours Martello, des remparts de la haute ville ou même de la citadelle ; elle reposera également sur trois forts à construire sur les hauteurs de la pointe Lévy (de nos jours, la municipalité de Lévis-Lauzon).

L'expression « hauteurs de la pointe Lévy » indique qu'on a tenu compte des accidents géographiques dans le choix des sites de construction. Faut-il rappeler le relief particulier de Québec avec sa basse ville coincée entre le fleuve et la falaise, et sa haute ville installée sur le plateau au sommet de cette même falaise ? Sur la rive sud, les mêmes traits se retrouvent, sauf que l'élévation de la falaise progresse par plateaux successifs. Si sur la rive nord, l'escarpement se coiffe d'un nid d'aigle, la citadelle, par contre, deux des trois forts de la pointe Lévy occupent la terrasse la plus élevée de la rive sud, sensiblement à la même altitude que la citadelle.

Entre la pointe de terre du promontoire de Québec et la rive sud, le fleuve se rétrécit à une largeur d'à peine un kilomètre (0,5 mi). Il faut donc que les militaires britanniques commandent ce détroit pour contrôler le port de Québec.

Depuis les débuts de la colonie et encore vers les années 1860, le port représente, dans l'optique militaire, la porte d'arrivée et de départ des troupes et de l'équipement. Dans son projet de création de la ville de Ludovica sur la rivière Saint-Charles, Champlain propose de construire un fort sur la rive sud qui, de concert avec un autre sur la rive nord, protégerait la voie fluviale. Mais ni Ludovica, ni la construction de ces forts ne se matérialiseront. En 1660, le gouverneur Pierre Dubois d'Avaugour reprend l'idée d'ériger des forts sur la rive sud ; trois ans plus tard, il soumet un projet en ce sens. Ces ouvrages complète-

2 Les Algonquins appelaient « Québec », c'est-à-dire « rétrécissement », le point du Saint-Laurent où les rives nord et sud sont distantes d'à peine un kilomètre (un demi-mille).
Photographe inconnu, 1865, Archives nationales du Canada, C-17603.

3 En 1702, la France et l'Angleterre sont en guerre, tant en Europe que dans leurs colonies nord-américaines. Une attaque anglaise sur Québec semble imminente, et l'ingénieur militaire Levasseur de Neré construit deux batteries de canons sur la rive sud. De concert avec celles de la rive nord, elles contrôleront la circulation maritime.

Levasseur de Neré, 1702, copie Charles Baudoin, Archives nationales du Canada, C-15788.

raient les fortifications proposées pour la haute ville. Faute de fonds, le projet avorte.

Quelque quarante ans plus tard, l'ingénieur Jacques Levasseur de Neré construit deux batteries de canons à Lévis, pour renforcer la défense de la capitale et du port. Pendant le siège de Québec en 1759, l'armée britannique prend position sur la rive sud, et ses batteries soumettent la ville à un feu nourri et dévastateur.

L'idée d'ériger des constructions militaires d'envergure sur la rive sud refait surface à intervalles irréguliers par la suite, notamment en 1778, à la suggestion du secrétaire du gouverneur Haldimand, Edward Foy ; ce dernier propose d'y construire des forts afin d'appuyer la première citadelle de Québec. Toutefois ce projet, comme de nombreux autres par la suite, échoit sur les tablettes par manque de fonds. L'aspect financier constitue la pierre d'achoppement de la plupart de ces projets, les ingénieurs militaires anglais devant constamment composer avec des restrictions budgétaires.

En 1864, toutefois, malgré les difficultés économiques de l'Angleterre, le parlement britannique vote quelque 200 000 livres sterling (environ un million de dollars de l'époque) pour la construction de forts sur la rive sud. Ces nouveaux ouvrages, comme ceux de Québec, verront à assurer la liberté de mouvement des navires britanniques à leur arrivée ou en partance du port de Québec. Ce geste, assez spectaculaire, puisque depuis plus de vingt ans l'Angleterre se désintéresse progressivement de sa colonie, s'explique par la situation politique de l'Europe, et de l'Amérique.

Le contexte politique européen et nord-américain

Sur la scène politique européenne, la diplomatie britannique tente d'apaiser plusieurs conflits autant dans le bassin méditerranéen qu'en plusieurs points du continent. Une situation cependant préoccupe particulièrement les dirigeants anglais : la réunification de l'Allemagne et l'inévitable affrontement entre Allemands et Autrichiens. Quoique la Grande-Bretagne reste fidèle à sa politique de non-intervention, cela ne lui assure pas la sécurité de ses approvisionnements en bois scandinaves par la mer Baltique, d'autant moins qu'en février 1864 la Prusse (future Allemagne) envahit le duché de Schleswig-Holstein, territoire situé à la frontière de l'Allemagne et du Danemark. La guerre et les réactions qu'elle suscite en Europe menacent directement les importations de bois de l'Angleterre, denrée vitale qui quelques années auparavant lui parvenait de Québec.

En Amérique, la guerre civile américaine opposant les états du Sud à ceux du Nord débute en 1861. Dès le début du conflit, l'Angleterre opte pour la neutralité : elle cherche par ce moyen à protéger ses approvisionnements en coton brut provenant des plantations du Sud, sans par ailleurs s'aliéner les états du Nord de crainte que ceux-ci n'exercent des représailles du côté canadien. Aussi lorsque les nordistes privent, par leur blocus maritime, les filatures anglaises de leur coton, l'industrie britannique doit-elle faire appel à ses ressources coloniales d'Inde et d'Égypte.

Alors que, dans les premières années de la guerre, les « esclavagistes » accumulent les victoires, le gouvernement anglais et celui de sa colonie canadienne anticipent une victoire sudiste. Dans cette éventualité, il se pourrait que les états du Nord cherchent à compenser la perte d'une partie de leur territoire par l'annexion du Canada.

4 La gare du Grand-Tronc à Lévis (le long bâtiment au centre) vers 1865. Depuis dix ans le Grand-Tronc relie Portland à Lévis, faisant du chemin de fer une nouvelle voie d'invasion. On réalise alors que les Américains pourraient l'utiliser pour venir s'installer devant Québec, et paralyser la circulation maritime. La photo permet d'apprécier l'étroitesse du fleuve entre les deux rives, et d'apercevoir un peu le relief de la pointe Lévy.
Louis-Prudent Vallée, ca 1865, Archives nationales du Québec à Québec, coll. Vallée, L.P., GH 1071-5.

Du côté canadien, la situation politique se trouve également au premier plan. La colonie a déjà manifesté sa volonté d'autonomie politique ; par ailleurs, elle exige que l'Angleterre assume les coûts de la défense, estimant que l'invasion appréhendée découle de la politique extérieure de la Grande-Bretagne. À la rigueur la colonie consentira-t-elle à défrayer la levée d'une milice et l'érection de quelques ouvrages défensifs. Les parlementaires canadiens hésitent cependant à se lancer dans de vastes projets militaires puisque ceux-ci, financés par obligations, pourraient rebuter les colonies voisines disposées à se joindre à la future fédération.

Sur cette toile de fond européenne et nord-américaine se dessine une autre menace : elle vient d'une association secrète d'Irlandais émigrés aux États-Unis, les Féniens. Ces derniers, considérant que l'Angleterre opprime les leurs en Irlande, se préparent à mener des raids contre le Canada afin que la Grande-Bretagne y concentre une partie de ses troupes ; dès lors, la présence militaire en Irlande diminuerait.

En somme, trois facteurs incitent l'Angleterre à construire à compter de 1865 des forts sur les hauteurs de la pointe Lévy ; il faut toutefois avouer que la stratégie première vise à repousser le plus possible une éventuelle incursion américaine. Les canons des forts de Lévis pointeront non pas vers le havre mais bien vers le Sud, vers les États-Unis. Depuis que le chemin de fer du Grand-Tronc relie Portland et Montréal via Lévis, l'on y voit un moyen d'invasion que pourraient emprunter les Américains pour s'amener directement à Québec. Si l'ennemi devait s'installer sur les hauteurs de la pointe Lévy, la Grande-Bretagne ne pourrait plus alors ravitailler ni retirer ses troupes stationnées au Canada. Il est donc de la plus haute importance d'assurer la sécurité du port pour la marine anglaise, autant marchande que militaire, en prévision d'une invasion américaine.

5 La commission présidée par l'ingénieur royal John William Gordon (2e de la gauche) comprenait un représentant de la marine royale, un de l'artillerie royale, un autre de l'administration militaire et deux civils.
Photo : W. Notman ; original conservé au National Army Museum, Londres.

Sécurité coloniale et fonds impériaux

Dans un contexte où autant le Canada embryonnaire (on est en 1862) que l'Angleterre remettent en question le lien colonial, il appartient aux politiciens impériaux de déterminer comment maintenir ce lien sans s'engager dans des dépenses inconsidérées, tout en remettant à la future fédération le soin de sa propre défense. Cette question donne naissance à une commission d'enquête présidée par le colonel J.W. Gordon (1862), et aussi à deux rapports sur la défense du Canada (1864 et 1865) rédigés par William Drummond Jervois.

La commission Gordon arrive au Canada en 1862 alors que la tension s'accroît entre la Grande-Bretagne et les États-Unis, suite à l'arraisonnement du navire *Trent* par les nordistes quelques mois auparavant. Cette commission spéciale doit enquêter sur la situation militaire du Canada en tenant compte de quatre éléments : les effectifs disponibles, les fortifications existantes, la force navale sur les Grands Lacs et l'état des communications. Par ailleurs, les commissaires doivent départager les responsabilités et les coûts entre les deux parties, colonie et métropole. Bref, ils doivent se prononcer sur une question politique : l'Angleterre doit-elle défendre le Canada ou l'abandonner ?

Le rapport de la commission traduit l'émoi suscité en Grande-Bretagne et dans la colonie par l'éclatement de la guerre de Sécession et les victoires sudistes. Fondant sa conclusion sur la prémisse que les État-Unis constituent une puissance militaire (« a now military power »), la commission reconnaît l'importance stratégique de Québec, sans pour autant négliger la défense de la frontière. Ainsi les commissaires envisagent un vaste programme de construction de fortifications permanentes, la plupart situées au Canada-ouest (futur Ontario) avec quelques-unes au Canada-est, principalement à Montréal et à Québec. Ils signalent également l'atout important que constituerait une

force navale pour repousser toute invasion maritime dans un éventuel conflit ; une flotte de guerre assurerait la défense fluviale entre Québec et Montréal, alors que l'élargissement des canaux donnerait au Canada la suprématie sur les Grands Lacs dès le début du conflit.

Bien que les commissaires ne prévoient aucune attaque directe sur la ville de Québec, ils désirent cependant la protéger, car elle constitue le centre de communication avec la métropole, « the key of the country ». Outre divers aménagements défensifs à Québec même et dans les environs immédiats, les membres de la commission recommandent la construction d'un ouvrage permanent sur le plateau au sud de l'église de la pointe Lévy, ouvrage qui serait armé de 30 canons et qui pourrait abriter 500 hommes. Il en coûterait 50 000 livres (environ 250 000 dollars) pour cette construction.

Le rapport de la commission ne répond pas aux attentes des parlementaires britanniques. Le coût total des aménagements envisagés s'élèverait à 1 611 000 livres, somme exorbitante dans le contexte économique anglais. Dès lors, le projet avorte, d'autant plus que la commission a négligé de départager l'effort financier, contrairement à ce que prévoyaient ses instructions.

En 1863, le vent tourne aux États-Unis ; les nordistes prennent l'avantage. La possibilité de représailles s'accentue et le problème de la défense demeure toujours entier. Le gouvernement britannique envoie William Drummond Jervois, sous-inspecteur général des fortifications, établir un plan de défense acceptable.

Son rapport, soumis en février 1864, dénonce la faiblesse du système de défense canadien. Vétuste, celui-ci ne permet pas d'opposer une résistance vigoureuse à un ennemi de beaucoup supérieur, tant en effectifs qu'en armement. Jervois constate l'impossibilité de défendre adéquatement le Canada-ouest puisque toute défense y dépend de la supériorité navale sur les Grands Lacs ; cela sous-entend donc l'élargissement des canaux.

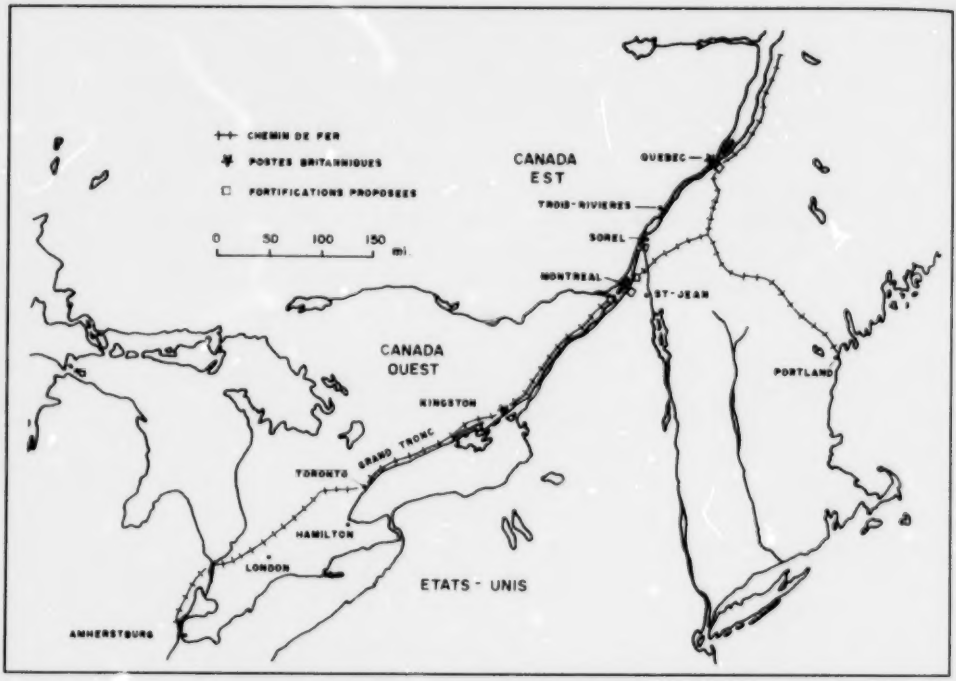
En conséquence, il préfère concentrer les efforts de défense au Canada-est, principalement à Montréal et à Québec.

Selon Jervois, la stratégie de l'ennemi serait d'atteindre Montréal par voie terrestre depuis le lac Champlain alors que des manoeuvres de diversion seraient engagées sur la frontière du Niagara, l'objectif ultime étant la capture de Québec. L'officier soutient que Québec pourrait résister jusqu'à ce que des renforts parviennent d'Europe, à la condition d'en améliorer les positions existantes et d'étendre son périmètre de défense à la rive sud.

Jervois est persuadé que les Américains envahiront le Canada ; le temps presse. Québec constituerait le dernier refuge pour les troupes britanniques en cas de retraite. Il insiste sur la construction d'un chapelet de forts sur les hauteurs de la pointe Lévy afin de repousser toute approche de ce côté par chemin de fer. Il ajoute toutefois que la colonie doit contribuer financièrement aux efforts de construction.

Quant au genre de construction, l'officier britannique recommande des ouvrages faits principalement de terre, de façon à limiter les coûts et la durée du chantier. Ces fortifications, entourées d'un fossé protégé par des salles de tir voûtées appelées « caponnières », comprendraient également des abris à l'épreuve des obus pour loger la garnison, les casemates ; afin de protéger les forts d'un assaut, des réduits en maçonnerie, armés, et situés sur le champ de parade à l'arrière des casemates balaieraient de leur tir l'intérieur du fort. Un chemin de communication (sorte de tranchée) protégé par un terre-plein (remblai d'excavation) relierait les différents ouvrages.

L'armement de ces forts consisterait en de nouveaux canons rayés ; s'y ajouteraient quelques pièces conventionnelles de fort calibre pour pilonner les tranchées ennemies en cas de siège. De petits obusiers et des pièces conventionnelles de faible calibre armeraient les réduits conçus pour la surveillance interne des forts.



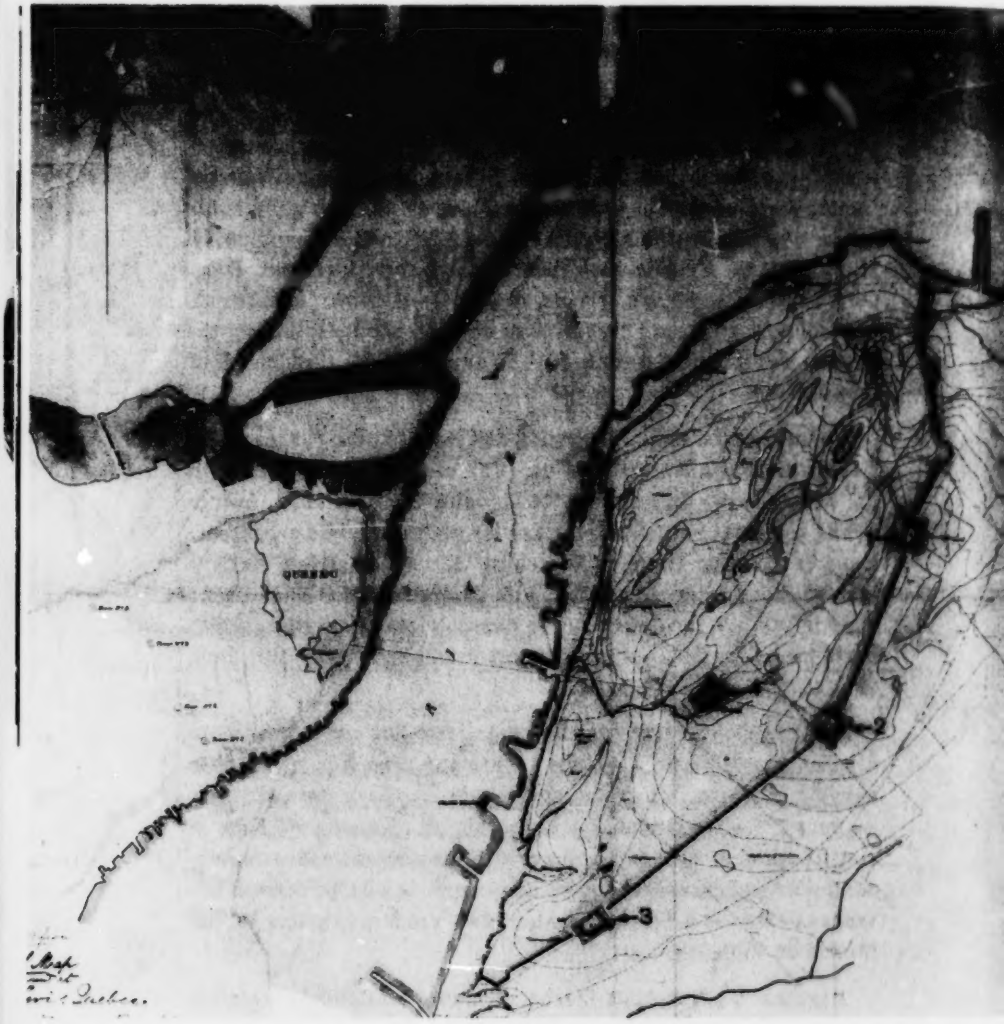
6 **En février 1864, William Francis Drummond Jervois propose la construction de plusieurs ouvrages défensifs au Canada-est, dont ceux de la pointe Lévy. Cette carte montre, outre les aménagements défensifs proposés, les principales voies de communication maritimes et ferroviaires de l'époque.**
Dessin : F. Pellerin, Service canadien des parcs, Région du Québec.

Selon Jervois, le coût des ouvrages de Québec (y compris la pointe Lévy) et de Montréal se chiffrerait à près de 750 000 livres, soit un peu moins que la moitié de ce que proposait la commission Gordon. Londres hésite toutefois à s'engager dans un programme aussi onéreux sans que le parlement canadien n'ait fait connaître ses intentions. Si la métropole manifeste un intérêt particulier pour Québec parce que sa position géographique assure une communication directe à la flotte britannique, la population du Canada-ouest pense tout à fait autrement. Dans cette région, le rapport Jervois, dès qu'il est connu, soulève un tollé de protestation ; les gens se sentent négligés. En conséquence, Jervois doit revenir et, à l'automne 1864, il reconsidère le problème.

Son deuxième rapport coïncide avec la violation par les Américains du traité Rush-Bagot de 1817 et la remise en question par ces derniers du traité de Réciprocité signé en 1854, événements qui suscitent la crainte chez les parlementaires canadiens. Dans le premier traité, l'Angleterre et les États-Unis avaient convenu de limiter les vaisseaux de guerre sur les Grands Lacs ; dans le second, les deux pays se consentaient mutuellement des exemptions de douanes sur certains produits. Jervois doit donc tenir compte de ce contexte.

Or le gouvernement canadien manifeste une certaine volonté d'assumer une partie des coûts ; il projette d'aménager une base navale à Kingston, ce qui permettrait de maintenir des vaisseaux de guerre sur les Grands Lacs. Jervois en recommande donc la construction et propose également l'élargissement des canaux conduisant au lac Ontario, de même que la construction d'ouvrages défensifs à Toronto et Montréal. Voilà qui rassure les habitants du Canada-ouest.

Assurer la position de Québec demeure toutefois la question primordiale aux yeux de Jervois. Sur la rive nord, rien n'est à craindre tant que Montréal ne tombera pas ; il faut toutefois redouter une attaque sur la rive sud par le chemin de fer. Établi à



7 **Le réseau des quatre forts proposés par Jervois tels qu'ils apparaissent sur un plan de 1865. À noter leur forme identique, de même que la relation entre le quatrième et les trois autres. La citadelle avec son nouvel armement pouvant dorénavant contrôler le trafic maritime entre les deux rives, le fort n° 4 perdit sa raison d'être et on l'abandonna.**
H. Sitwell, 1864, Archives nationales du Canada, C-97316.

la pointe Lévy, l'ennemi contrôlerait le port ; le rapport préconise donc d'y construire des ouvrages défensifs permanents :

> *This position, which is about three miles long, should be occupied by detached works ; and within, on the banks of the river, some heavy guns should be placed to cooperate with the batteries of the town [Québec] in the defence of the channel.*[1]

À l'origine, le projet Jervois comprend cinq forts et quelques batteries (outre celles de la grève), disposés sur un arc de cercle enfermant la pointe Lévy. Cependant, il n'en propose plus que quatre, trois sur l'arc de cercle et le quatrième au nord du fort central.

Les coûts de la nouvelle proposition Jervois grimpent à 1 750 000 livres (8 750 000 dollars), sans compter l'entretien des 140 000 hommes supplémentaires requis pour la défense. La question dégénère en problème de responsabilité financière. Le parlement canadien exige de Londres la construction et l'armement à ses frais des forts de la pointe Lévy. De son côté, il s'engage à faire voter une somme de 200 000 livres (un million de dollars) pour lever des régiments de milice et défrayer le coût des constructions de Montréal ; par contre, l'Angleterre doit garantir ce montant financé par voie d'obligations. Du coup, le Canada se dégage de toute responsabilité financière quant aux constructions proposées pour Kingston et Toronto. La Grande-Bretagne, aux prises avec de sérieuses difficultés économiques, refuse de garantir le prêt mais vote néanmoins les crédits nécessaires aux constructions de la pointe Lévy ; il en coûtera 200 000 livres (un million de dollars) aux contribuables anglais.

Les rapports Gordon et Jervois affirment unanimement que le port de Québec constitue la clé du système de défense du Canada ; il permet d'assurer des communications directes avec l'Angleterre. Dans l'optique d'un conflit canado-américain, il faut donc fortifier les hauteurs de la pointe Lévy afin de résister le plus longtemps possible à l'ennemi. Il s'agit d'y construire non plus un rempart continu comme celui de la haute ville de Qué-

bec mais plutôt un réseau de forts, situés à environ 1800 mètres (1 mi) les uns des autres et qui se protégeraient mutuellement avec leur artillerie.

Plusieurs raisons peuvent justifier ce nouveau genre de construction. Ce système permet de protéger un plus grand périmètre ; construire un rempart continu sur une aussi grande distance coûterait beaucoup plus cher. Par contre, si l'ennemi faisait une brèche dans ce rempart, la défense s'effondrerait. Les forts détachés présentent aussi l'avantage que si l'un cède à l'ennemi, les autres peuvent continuer la défense. De fait, l'utilisation de ce système découle en partie d'une recommandation du comité sur la défense du Royaume-Uni institué en 1859 et dont Jervois avait été le secrétaire. Ce comité avait d'ailleurs analysé de très près la question de la défense portuaire anglaise. Aussi ne faut-il pas s'étonner que Jervois suggère un modèle de fort qui s'apparente à celui mis de l'avant par son ancien comité.

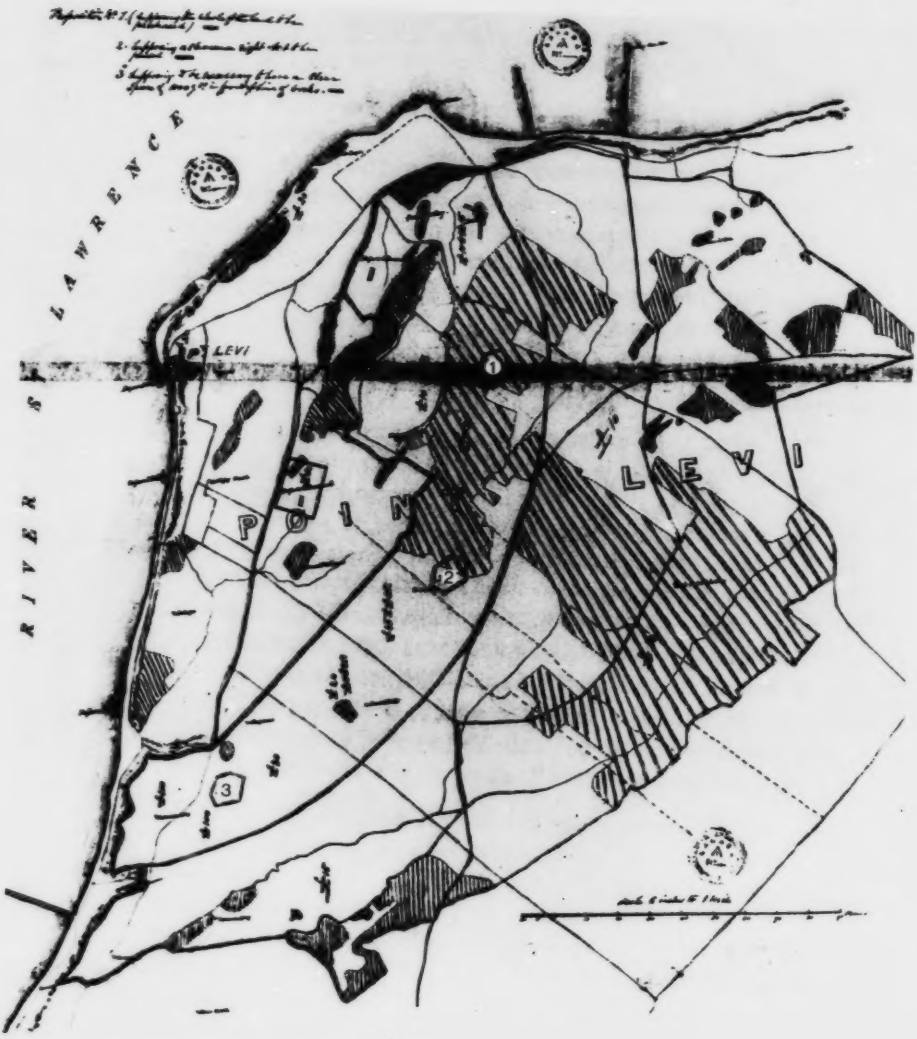
Mais pourquoi étendre le périmètre de défense jusqu'à la rive sud ? Certes il faut se prévenir contre les Américains. À cela il faut ajouter que l'artillerie connaît d'importantes innovations : le canon rayé permet une plus grande précision de tir de même qu'une plus longue portée. Puisque les Américains disposent de ce genre de canon, Jervois recommande d'armer les forts de cette artillerie moderne afin de retenir l'ennemi le plus loin possible des forts et du port.

Les constructions auxiliaires

Comme dans tout chantier de construction, des mesures préparatoires s'imposent. Avant de procéder aux constructions elles-mêmes, il faut d'abord faire un relevé d'arpentage et, évidemment, acheter les terrains requis. Par ailleurs, puisque de nombreux déplacements s'effectueront entre Québec et la pointe Lévy, il faut construire un quai sur la rive sud, aménager de nouvelles routes et prévoir l'hébergement des ingénieurs militaires et de leur main-d'oeuvre.

Dès le mois de mai 1864, le lieutenant H.L. Sitwell et le sergent Thomas Watson des Ingénieurs royaux débarquent à Québec. Avec une équipe de 13 soldats, ils procèdent au relevé topographique de la région afin de déterminer l'emplacement précis des futurs forts. À la fin de septembre cette même année, les ingénieurs réintègrent leurs casernes de Montréal ; leur travail est terminé. Sitwell et son équipe choisissent d'établir les quatre forts sur des accidents de terrain. Le futur fort n° 1 (ces forts ne recevront jamais d'appellation autre que leur numéro) s'élèvera sur une colline appelée Mount Pleasant, les forts n^{os} 2 et 4, à un endroit nommé Spruce Cliff, et le fort n° 3 au lieudit Lemure. L'équipe de relevé précise également l'emplacement des batteries proposées entre le fort n° 1 et la rive du fleuve à l'est.

Cette première étape terminée, il faut procéder à l'expropriation des terrains. Les emplacements prévus décrivent un arc de cercle large d'environ 300 mètres (1000 pi) sur une distance d'environ quatre kilomètres (2,5 mi). Dans un premier temps, il faut acquérir les terrains immédiatement requis pour la construction elle-même ; viendront ensuite les terrains aux abords immédiats afin de dégager les forts ; enfin il faudra soit exproprier les terrains situés dans la zone de tir, soit convaincre les propriétaires d'accorder, moyennant rétribution, une servitude afin de laisser cette zone libre de toute construction.

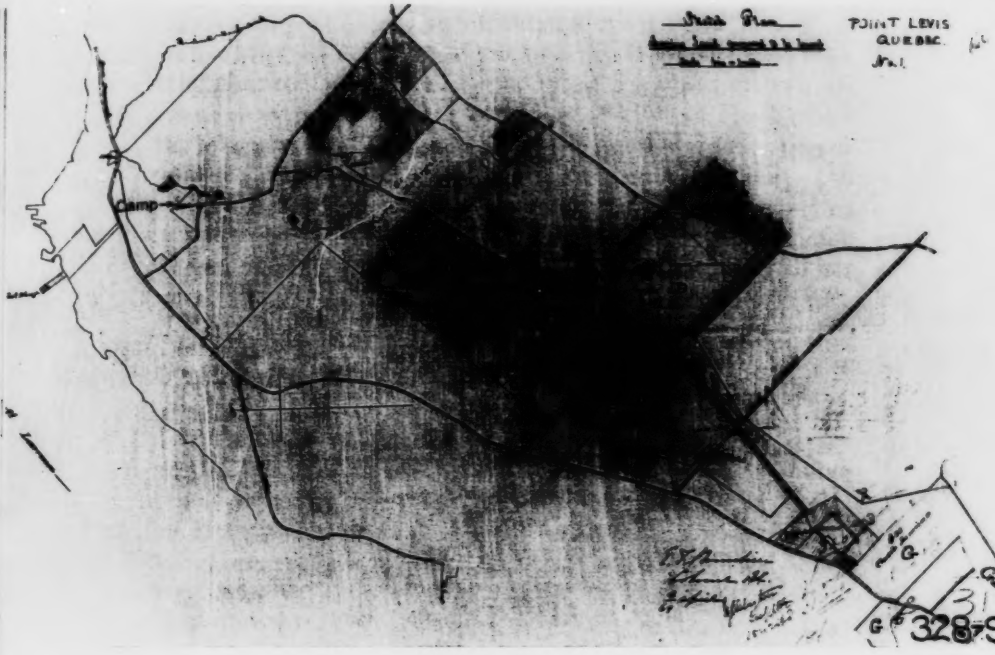


8 Le trait gras délimite les terres expropriées pour des fins militaires au cours de la construction des forts de la pointe Lévy. Ces terres forment un corridor en arc de cercle qui s'élargit au nord du fort n° 1 pour inclure le camp des Ingénieurs royaux.
H. Hassard, 1865, Archives nationales du Canada, C-97319.

Pour procéder à ces expropriations, les Ingénieurs royaux s'appuient sur le *Imperial Defence Act* de 1860 qui stipule que les travaux peuvent débuter 14 jours après la présentation de l'avis d'expropriation au propriétaire du terrain. Afin qu'il ne subsiste aucune ambiguïté, les Ingénieurs royaux s'adressent au procureur général du Canada, George-Étienne Cartier pour que celui-ci donne son avis sur la légalité de cette façon de procéder. Cartier estime qu'advenant une contestation de cette loi, les statuts consolidés du Canada confèrent tous les pouvoirs nécessaires. Les militaires décident donc de faire parvenir les avis d'expropriation aux propriétaires en vertu du chapitre 36 des statuts consolidés.

Le processus de dédommagement se déroule de la façon suivante : deux évaluateurs, l'un francophone, l'autre anglophone, proposent un prix aux propriétaires. Misant sur le fondement juridique incontestable de leur action, les militaires britanniques offrent généralement moins que la valeur marchande. Si une contestation naît, deux conseillers juridiques, également francophone et anglophone, règlent le litige au profit du gouvernement. C'est au conseiller juridique Wickstead qu'il revient d'acheminer les factures aux Ingénieurs royaux, et ces derniers les soumettent au bureau du Secrétaire militaire. Le bureau de l'Intendance, le seul à pouvoir régler les notes, en acquitte finalement le paiement.

Certains propriétaires et même Wickstead se plaindront de la lenteur des paiements ; de fait, le secteur clérical de l'armée constitue un lourd appareil bureaucratique. Ainsi une facture, envoyée par Wickstead de Québec, doit se rendre à Montréal, revenir à Québec pour l'approbation, retourner à Montréal, après quoi l'acquittement s'effectue ! Non seulement le propriétaire voit-il ses bâtiments et sa terre sous-évalués, mais encore lui faut-il subir les lenteurs de la bureaucratie. Les maigres 6 % d'intérêt sur les arrérages offrent une bien faible compensation aux gens qui attendent ces sommes pour se reloger. Les propriétaires comme les militaires y perdent, puisque ces derniers



9 L'armée a loué une bonne partie des terres qu'elle avait expropriées. Les loyers variaient selon la nature des sols, et certains pouvaient être très élevés.
E.F. Bourchier, 1868, Archives nationales du Canada, C-97316.

voient leur budget d'acquisition de terrains se grever à cause de cette lenteur. De fait, seuls les évaluateurs en profitent, eux qui reçoivent 0,5 % des prix qu'ils fixent, ce qui fait dire au commandant Gallwey des Ingénieurs royaux à Québec, qu'il vaudrait peut-être mieux qu'un militaire remplisse ce rôle.

Si les militaires considèrent que les expropriations de terrains drainent leur budget, il en va tout autrement pour les propriétaires dépossédés. Non seulement se plaignent-ils de la lenteur des dédommagements mais encore plus de l'insuffisance des sommes offertes. Une quinzaine d'entre eux réclament l'arbitrage. Malgré une pétition adressée à Joseph-Goderic Blanchet, député du comté de Lévis à la chambre des communes, rien n'est fait à ce sujet.

Avant de signifier les avis d'expropriation, les militaires britanniques avaient évalué qu'il leur en coûterait, au plus, 50 000 livres si toutes les terres étaient achetées et, au moins, 30 500 livres en se contentant du minimum de terres requises. À la fin de 1865, les expropriations coûtent déjà près de 30 600 livres, et l'on estime qu'il faudrait débourser encore plus de 8200 livres pour acquérir les autres terrains. Les coûts totaux pourraient grimper jusqu'à 45 700 livres en incluant de nouvelles terres, les honoraires des évaluateurs et les intérêts. Bien que l'enveloppe budgétaire prévue à ce chapitre soit respectée, les militaires tentent vraisemblablement d'économiser davantage, puisqu'ils renoncent à exproprier là où des servitudes suffiraient.

En dépit de leur volonté de freiner le rythme des expropriations, il se peut que les militaires aient poussé trop loin leur appétit de terrain, puisque dès la fin de novembre 1865, l'Intendance recommande de louer à des fins de pâturage toutes les terres acquises qui ne sont (et ne seront) pas utilisées pendant la construction. En 1866, une vingtaine de terrains offerts en location par appel d'offres n'attirent que trois soumissions pour cinq d'entre eux. Faut-il y voir la rancoeur des habitants de la pointe Lévy, le manque d'argent puisque l'une des conditions

est que le loyer soit payé à l'avance ? ou encore que ces terres ne soient pas très propices au pâturage ? ou est-ce que les militaires s'y réservent un droit de passage ? Quoi qu'il en soit, les preneurs ne sont pas nombreux.

L'étape des expropriations franchie, il faut aménager un débarcadère sur la rive sud. Les militaires hésitent entre deux façons de procéder : construire un quai avec de la main-d'oeuvre militaire ou accorder un contrat à une entreprise. La première solution, quoique moins coûteuse, comporte l'inconvénient d'accaparer une partie des soldats oeuvrant ailleurs. Cependant puisque la compagnie Duncan Patton s'offre à construire le quai pour 25 % de moins que l'estimation des Ingénieurs royaux, la deuxième solution s'impose. Il devrait en coûter 2800 livres (14 000 dollars) pour un quai de 60 mètres (200 pi) de long sur 19 mètres (62,5 pi) de large et 9 mètres (30 pi) de haut. Le coût de ces travaux est relativement bas du fait que les moulins de la compagnie se situent à proximité, ce qui diminue les frais de transport.

Les travaux débutent en juin 1865 ; à la fin d'octobre, il ne reste plus qu'à recouvrir l'ouvrage avec des madriers. C'est à cette date que commencent les malheurs de Duncan Patton ! Il avait entrepris les travaux suite à une entente verbale avec le surintendant des Ingénieurs royaux de la pointe Lévy, le capitaine Akers. Lorsque sa demande de paiement parvient au service de l'Intendance, on lui signifie qu'il n'a pas terminé les travaux. En réponse, Patton explique que le plan qu'il a lui-même dessiné et suivi ne prévoit que l'érection de la structure et non son recouvrement. C'est peine perdue.

Afin de le tirer de cette impasse et également pour masquer sa propre erreur, Akers propose d'allonger le quai à 140 mètres (450 pi) et de le recouvrir. Patton n'a d'autre choix que d'accepter cette révision de son contrat puisque l'Intendance détient une hypothèque sur les propriétés de sa compagnie et qu'elle retient une somme de 500 livres (2500 dollars) sur le coût des travaux, et que lui-même a dû fournir deux cautions. En somme,

10 Terrains expropriés par les militaires (traits gras), dont ceux du camp des ingénieurs et le quai.
H. Sitwell, 1867, Archives nationales du Canada, C-97315.

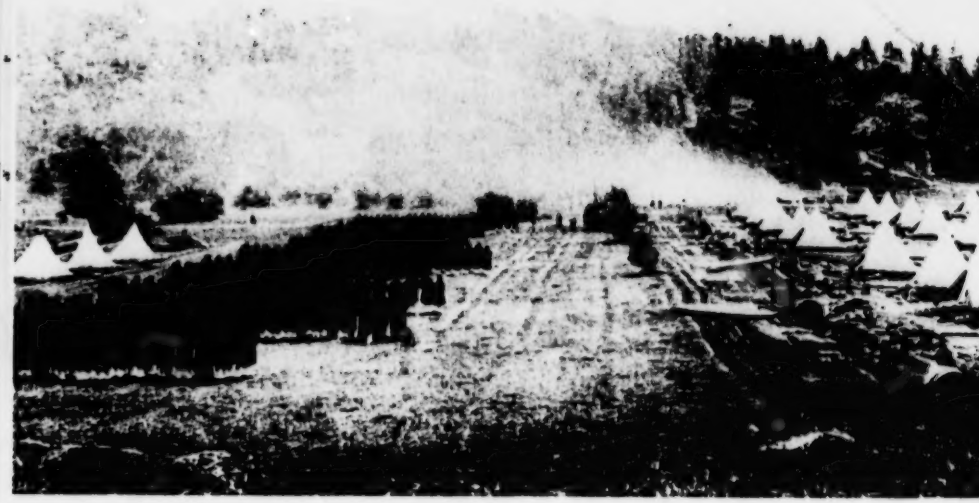
les montants réclamés par Patton équivalent aux sommes qu'il a avancées en garanties. L'épisode du quai de l'anse aux Indiens dont la construction se termine en 1866 ne constitue que la première des mésaventures des Ingénieurs royaux dans leurs relations avec les entrepreneurs.

La démarche suivie jusque-là correspond à celle préconisée par Jervois au début d'avril 1865. L'étape suivante vise à assurer les communications entre la rive, les forts et le campement des Ingénieurs. Tous ces travaux, faut-il le préciser, s'effectuent en même temps. Dès le début de juin 1865, les militaires s'affairent à construire un chemin depuis le quai jusqu'au site du fort n° 1 ; ils envisagent même de construire un plan incliné (sorte de convoyeur) mû par un moteur à vapeur ; toutefois, afin de limiter les dépenses, le projet est abandonné. L'attitude des militaires est d'éviter de tracer un réseau routier parallèle et de tenter de raccorder les nouveaux chemins au réseau existant.

L'utilisation par les militaires et leurs fournisseurs des routes existantes engendre toutefois un malentendu qui nécessite deux ans de négociations avec le Quebec South Shore Turnpike Trust qui régit les routes de la pointe Lévy et qui y perçoit un droit de passage. Les militaires se butent à l'entêtement des percepteurs de la commission qui exigent un paiement non seulement de la part des officiers et soldats mais aussi des fournisseurs. D'après le solliciteur général du Canada, Hector-Louis Langevin, ni les militaires ni les fournisseurs n'ont à débourser. Cette question ne se résout qu'en 1866 au profit de l'armée, sans pour autant que les sommes déjà perçues ne fassent l'objet d'un remboursement. Le péage aux barrières a entraîné des dépenses supplémentaires pour les militaires et pour les fournisseurs.

En même temps que l'infrastructure routière, les militaires entreprennent la construction d'un camp pour loger les Ingénieurs royaux et leurs ouvriers. Ce camp prendra la forme d'un véritable village militaire. Dès la mi-avril 1865, on demande une estimation des coûts de construction d'une caserne pouvant loger 500 hommes. L'on hésite encore une fois entre l'octroi

11 Le camp des Ingénieurs royaux à la pointe Lévy.
V.G. Clayton, 1870, Archives nationales du Canada, C-37287.



12 Le camp du 78e régiment durant l'appel. Ce régiment d'Écossais, le « Queen's Own Highlanders », est l'un de ceux qui cantonnèrent à la pointe Lévy durant la construction du fort n° 1.
A. Murray Album, ca 1868, Queen's Own Highlanders Museum, Glasgow.

d'un contrat et la construction en régie, de sorte que lorsque les militaires se présentent pour construire le fort, leurs logements ne sont pas prêts et ils doivent bivouaquer. Outre les tentes des soldats, le campement comprend également celles des officiers et des soldats mariés, une pour l'officier médical, une pour les domestiques des officiers, une autre pour entreposer les rations, de même que deux tentes-ateliers pour les tailleurs et les cordonniers.

Bien que Londres favorise l'octroi d'un contrat pour la construction des casernes, les autorités militaires dans la colonie décident de les faire construire par les soldats ; entre temps, elles ont révisé les besoins et décidé de ne pas en construire seulement une mais plusieurs, de même que des entrepôts. De fait, en février 1866, le camp comptera 21 édifices et quelques autres s'y ajouteront par la suite. Sans en faire la nomenclature complète, il convient de mentionner trois casernes de soldats et trois d'officiers, des entrepôts pour les vivres et l'équipement, des écuries, une remise de pompe à incendie, une cantine, des ateliers pour les charpentiers, tailleurs d'habits et tailleurs de pierre, une forge, une école, un hôpital, deux mess, une cuisine et évidemment diverses latrines. Quant aux soldats et officiers mariés, ils vivent avec leur famille dans les maisons expropriées.

Ce camp, il faut le préciser, ne loge que les officiers et soldats des deux compagnies des Ingénieurs royaux présentes à la pointe Lévy, ce qui représente environ 180 hommes en 1865. Pour ce qui est des soldats des autres régiments qu'on utilise comme main-d'oeuvre, ils ne peuvent travailler plus de quatre mois par année parce que les règlements de l'armée ne leur permettent de bivouaquer que du 1er juin à la fin de septembre.

En ce qui concerne la vie au camp, quelques indications permettent de retracer partiellement le mode de vie des militaires de l'époque. Alors que s'amorce la construction des casernes, un débat naît au sein de l'armée sur l'allocation de l'espace disponible en caserne. L'on prétend que généralement le soldat de-

vrait disposer de 13 mètres cubes (460 pi^3) environ, compte tenu d'une hauteur arbitraire de 2,25 mètres (7,5 pi) et qu'il faudrait l'augmenter à 17 mètres cubes (600 pi^3) afin de prévenir la propagation des maladies. Or d'après les indications retracées, le soldat du camp de la pointe Lévy ne dispose au mieux que de 12 mètres cubes (450 pi^3), et même la plupart doivent se contenter de 8 mètres cubes (300 pi^3). Quoique l'armée ait modifié ses normes au XIX^e siècle, il semble bien que les soldats aient continué de vivre dans la même promiscuité caractéristique du casernement. À l'opposé, les officiers et leurs domestiques logent dans des quartiers d'habitation trois fois plus grands, soit environ 38 mètres cubes (1350 pi^3), répartis sur deux pièces. Cette distinction entre officiers et soldats ne constitue pas une exception propre au camp de la pointe Lévy ; elle caractérise la vie militaire de tout temps et de tout pays.

Cette situation par contre ne semble pas avantager les officiers l'hiver, car aux dires du capitaine Malcolm il fait très froid dans les casernes d'officiers. La nuit, lorsque le feu des poêles s'éteint, l'eau gèle dans les bassins. La neige entre de toutes parts lorsque le vent souffle. Alors que les murs des maisons canadiennes font de 30 à 38 centimètres (12 à 15 po) d'épaisseur, ceux des casernes d'officiers, remplis de sciure de bois, mesurent quelques centimètres tout au plus. Les ingénieurs qualifient d'ailleurs leurs logements de glacières ! L'aisance tourne alors au détriment des officiers. Quant aux soldats, entassés les uns sur les autres dans leurs quartiers, ils ne semblent pas souffrir du froid, mais leur promiscuité contribue à propager les maladies dans leurs rangs. C'est ainsi qu'à la fin de 1865, une épidémie de scarlatine et de petite vérole oblige les militaires à construire un dortoir d'isolement attenant à l'hôpital. Il ne semble pas que cet hôpital ait par contre accueilli de trop nombreux accidentés du travail. Une seule mention d'accident grave : deux soldats se blessent en nettoyant un trou de dynamitage.

Quant aux activités sociales, elles se déroulent soit à la cantine pour les soldats, soit au mess pour les officiers, soit encore

13 Casernes d'officiers au camp des Ingénieurs royaux. L'hiver, le pelletage de la neige vient s'ajouter aux autres tâches quotidiennes dévolues aux simples soldats.
Photographe inconnu, ca 1869, Archives nationales du Canada, C-117634.

à l'école. Cette dernière se veut le centre culturel, et c'est là que se tiennent les services religieux, les conférences, les pièces de théâtre, les concerts et les soirées de danse, sans oublier les activités éducatives elles-mêmes et ce, autant pour les soldats que pour leurs enfants. De fait, on y rencontre deux genres d'enseignement. D'une part, un ingénieur royal dispense un enseignement technique aux enfants de plus de 6 ans en même temps qu'aux soldats. D'autre part, dans une classe qui peut s'apparenter à une maternelle, les petits de 2 à 6 ans sont confiés à deux jardinières, elles-mêmes âgées de 8 à 10 ans.

Somme toute, le camp des Ingénieurs royaux à la pointe Lévy reflète assez fidèlement la vie dans l'armée britannique au milieu du XIX^{e} siècle. En dépit d'un certain assouplissement dans les conditions de vie, celles-ci demeurent néanmoins difficiles, encore faudrait-il les comparer à celles des civils de l'époque.

Les forts n^{os} 2 et 3

Si les militaires semblent hésiter entre octroyer un contrat ou construire les casernes du camp en régie, le même dilemme se pose pour la construction des forts. Londres suggère fortement de confier le tout à l'entreprise privée et même de n'accorder qu'un seul contrat pour l'ensemble des travaux. Cette solution apparaît la plus avantageuse aux yeux des autorités militaires en Grande-Bretagne et il semble bien qu'au début de juillet 1865, les militaires de la colonie aient accepté ce point de vue ; une clause du contrat signé par les entrepreneurs prévoit que pour chaque fort, un montant de 1250 livres (6250 dollars) sera retenu des sommes dues aux entrepreneurs jusqu'à la fin des travaux. Cependant quelqu'un a révisé cette approche puisque le commandant Gallwey des Ingénieurs royaux à Québec écrit en 1867 que l'administration militaire locale a décidé de construire l'un des forts en régie afin de pouvoir comparer les coûts.

La décision finale est que la construction du fort n° 1 est confiée aux militaires, celle des forts n^{os} 2 et 3 à l'entreprise privée et celle du fort n° 4 est abandonnée. La construction des forts devient une occasion de comparer les coûts de chacune des deux façons de procéder, en régie et à contrat. Il faut donc replacer la construction des forts de la pointe Lévy dans cet esprit d'émulation.

Avant le début des travaux, Jervois avait formulé deux recommandations : la première, ne demander des soumissions qu'aux plus importants constructeurs du Canada ; la deuxième, ne pas payer au forfait mais plutôt à la pièce. Cette façon de procéder favorise le contrôle des dépenses et la qualité des ouvrages construits.

Les deux suggestions sont acceptées. Le commandant Gallwey souligne qu'il n'a remis des invitations qu'à certains entrepreneurs « qualifiés ». La plupart d'entre eux ne sont pas de Québec ; d'ailleurs quelques-uns des entrepreneurs québécois, à

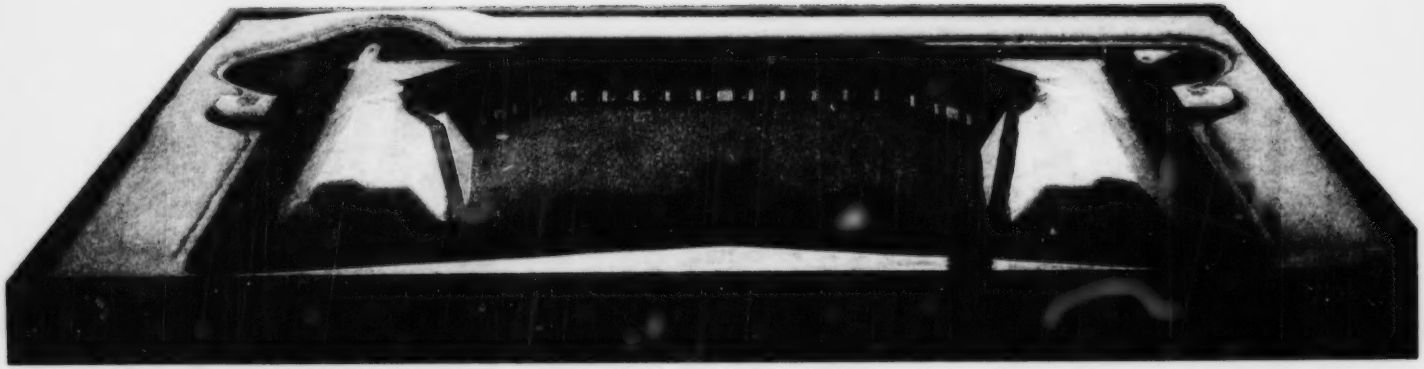
leur insu probablement, sont rejetés au départ, soit à cause de la mauvaise qualité de leur travail antérieur, soit qu'ils ne possèdent pas les moyens financiers pour entreprendre un tel chantier.

Les Ingénieurs royaux reçoivent 23 soumissions dont seulement sept d'entrepreneurs faisant affaire à Québec ; aucun n'est francophone. Les soumissions des entrepreneurs québécois varient de 5 % (Joseph Archer) à quelque 54 % (A. Peebles) au-dessus des coûts estimés par les ingénieurs militaires. Quoique la soumission de Archer se rapproche sensiblement de l'estimation, elle ne peut concurrencer celle des frères James et George Worthington, respectivement de Toronto et Hamilton, laquelle se situe à 16 % en deçà de l'estimation.

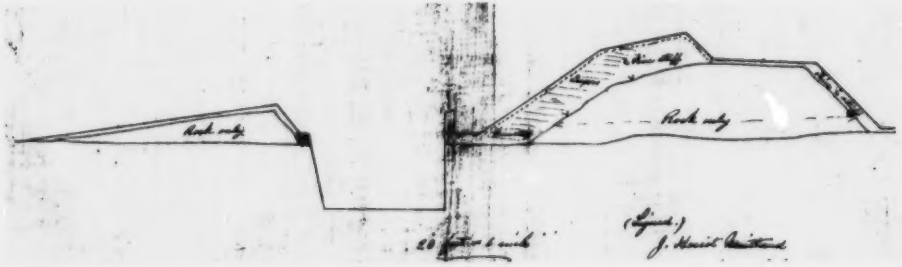
Les frères Worthington, qui ne semblent pas travailler en association d'ordinaire, s'engagent à amener dans les plus brefs délais leurs hommes et leur équipement à la pointe Lévy. Ils disent avoir déjà réalisé des contrats pour les Ingénieurs royaux au Canada-ouest et avoir été associés à la construction du chemin de fer de la Great Western Rail Road et à celui de la Northern Rail Road. Comme garantie financière, James Worthington présente la banque de Toronto et son frère la banque de Montréal à Hamilton. Le 11 juillet 1865, une fois l'enquête d'usage terminée, les frères Worthington signent leur contrat.

L'une des clauses de ce contrat précise que le *War Department* fournira la pierre à bâtir et certains outils ; ceux-ci proviendront de la compagnie Hugh Hatch de Québec, l'une de celles ayant présenté une soumission pour la construction des forts. Quant aux autres matériaux, les frères Worthington les fabriquent sur place, semble-t-il, comme c'est le cas pour la brique, ou ils se les procurent de divers fournisseurs.

Les travaux au fort n° 2 débutent le 24 juillet 1865 et ceux du fort n° 3, le 7 août suivant. Précédemment, les ingénieurs militaires ont procédé à la délimitation au sol du tracé des forts et même creusé des tranchées exploratoires. Ces travaux prélimi-



14 Maquette du fort n° 3. Noter sa forme rectangulaire et le rempart de terre sur trois de ses côtés. L'ouvrage abrite de nos jours une fabrique de béton.
Musée du 22e régiment royal, citadelle de Québec ; photo : Service canadien des parcs.



15 Le fort n° 2 : coupe du glacis (à g.), du rempart (à dr.) et du fossé (au centre). Comme aucune casemate n'y figure, il ne peut s'agir que des côtés est ou ouest
J. Heriot Maitland, ca 1867, Archives nationales du Canada, C-117630

naires avaient pour but de préciser la nature du sol ; ils révèlent qu'il n'y aurait que 45 centimètres (1,5 pi) de terre sur une couche de schiste avant le véritable roc. Il faudra donc dynamiter abondamment pour aménager les fossés.

De forme similaire, les forts n^{os} 2 et 3 sont constitués d'un rempart de terre sur trois de leurs côtés et d'un mur de maçonnerie pour fermer le quadrilatère, côté nord. Les ouvrages de terre présentent, côté extérieur, une pente d'environ 45 degrés ; leur face sud se prolonge en une dénivellation graduelle, le glacis ; c'est sous le terre-plein que se retrouvent les casemates, ces pièces voûtées destinées au logement de la garnison. La pente du rempart dissimule aux yeux de l'assaillant un fossé d'une douzaine de mètres (40 pi) de largeur. Réunies par un passage souterrain aux extrémités des casemates, deux caponnières (abris voûtés) commandent le fossé : une double (côté est) et une simple (côté ouest).

La face nord (côté fleuve) est dépourvue de rempart : seul un mur de maçonnerie sépare la cour du fossé. Ce mur, dans lequel est aménagée la porte, ne forme pas une ligne droite mais plutôt ce que les ingénieurs militaires de l'époque appelaient « un front de fortification ». Partant des coins nord-est et nord-ouest, deux sections de mur obliquent légèrement vers l'intérieur du fort, et peu avant d'atteindre leur point de convergence, elles tracent toutes deux un angle rentrant logeant une caponnière.

Toutes les composantes de cet ensemble répondent à des normes géométriques et stratégiques adaptées aux nouveaux armements disponibles à cette époque. Les casemates dissimulées sous le terre-plein peuvent loger chacune 12 hommes ou plus en leur allouant en moyenne 15 mètres cubes (550 pi^3), s'approchant sensiblement des nouvelles normes appliquées par l'armée. Au total, les 15 casemates pourront abriter une garnison d'environ 170 hommes et leurs officiers. Chacun des forts occupe une superficie de plus de huit acres, soit environ 32 000 mètres carrés (344 000 pi^2), sans compter le glacis.

Les premiers travaux consistent à dégager les sites et à creuser les fossés en faisant sauter le roc. À la fin d'août 1865, on a déjà extrait 7650 mètres cubes (10 000 v^3) de terre et de roc au fort n° 2 ; on réserve les belles pierres pour bâtir ; le reste, la plus grande partie, et la terre servent de remblai pour le rempart et le glacis. Au début d'octobre, les excavations achèvent ; les travailleurs des frères Worthington ont déplacé plus de 97 000 mètres cubes (127 000 v^3) de roc. La construction du fort n° 3 progresse tout aussi rapidement malgré les deux semaines de retard accusées dans la mise en chantier.

Quoique cette première saison de travaux se déroule sans trop d'anicroches, déjà quelques situations et incidents contribuent à tendre les relations entre les entrepreneurs et les Ingénieurs royaux. Le travail progresse à un rythme soutenu, mais les frères Worthington se plaignent de la lenteur des Ingénieurs royaux à régler leurs factures ; selon eux, les militaires ne respectent pas leur engagement. Ce ne sera que le premier d'une longue suite de malentendus qui, pour la plupart, se régleront en faveur des entrepreneurs et au détriment des militaires et de leur budget.

L'un des problèmes rencontrés a trait à la fourniture de pierre. D'après le contrat, l'armée doit fournir la pierre à bâtir aux entrepreneurs. Afin de respecter cet engagement, les Ingénieurs royaux accordent un contrat en août 1865 à la compagnie O'Connor et Davis de Québec, laquelle l'emporte sur six autres soumissionnaires, dont les frères Worthington. Quelques jours plus tard, la compagnie se désiste. N'ayant d'autre choix, les ingénieurs enjoignent les entrepreneurs Worthington d'exploiter à un prix fixé par le gouvernement une nouvelle carrière située à environ quatre kilomètres (2,5 mi) au sud du fort n° 3. Les frères Worthington s'objectent ; puisque le contrat ne prévoit pas la fourniture de pierre, ils insistent pour soumettre la question à l'arbitrage, tel que le stipule leur contrat. En guise de compromis, ils proposent de se charger de l'extraction de la pierre à la condition que des militaires construisent un tramway

entre la carrière et le fort n° 3. Coincés, les militaires refusent et optent pour une solution moins onéreuse à leurs yeux, celle de procéder à de nouveaux appels d'offre. À la mi-octobre, ils octroient un contrat à la compagnie Nicholas Piton de Québec qui possède une carrière de pierre en bordure de la route passant à proximité du fort n° 3. Voilà donc un épisode qui se termine bien !...

Une autre situation provoque certaines réactions de la part des frères Worthington et causera encore plus de remous chez les militaires : les modifications architecturales. Dès la première saison des travaux, les Ingénieurs royaux proposent des modifications, la plupart sans grandes conséquences. Cependant il y en aura une qui affectera les termes du contrat lui-même, entraînant la mutation du superviseur des Ingénieurs royaux de la pointe Lévy, le capitaine Akers.

Parmi les modifications de moindre importance, il faut noter la construction d'un bureau, d'écuries et de quartiers pour les contremaîtres militaires à proximité du fort n° 2. Bien que Akers ait justifié ces travaux auprès de ses supérieurs, il n'en demeure pas moins que ces constructions, évidemment non prévues au contrat, s'érigent par les bons soins des frères Worthington sans soumission préalable, les coûts devant en être acceptés par les militaires ! Les bâtiments sont terminés en août 1865, mais en mars 1866, aucun paiement n'est encore parvenu aux entrepreneurs. Les militaires en jugent les coûts exorbitants, ce qui évidemment contribue à accroître la tension entre les deux parties. La situation se répète à propos des modifications architecturales aux forts eux-mêmes, telles que la largeur des passages souterrains ou les emplacements des embrasures à canon ; ces changements, il va de soi, entraînent des déboursés supplémentaires.

Une autre fois, les Ingénieurs royaux, toujours sur recommandation du capitaine Akers, demandent aux entrepreneurs d'accepter une modification au contrat, anodine en apparence mais grave de conséquences pour les relations ultérieures entre

les parties. De quoi s'agit-t-il ? Tout simplement de couper de moitié la distance en deça de laquelle le gouvernement consent à payer pour le déplacement de la terre et du roc : les militaires veulent réduire la zone de déplacement payé de 45 mètres (50 v) à 23 mètres (25 v). Si l'entrepreur se montrait consentant, les militaires économiseraient une jolie somme en frais de transport. Ainsi s'achève la première saison de travaux aux forts n^{os} 2 et 3.

L'hiver ne paralyse cependant pas entièrement le chantier ; les maçons s'affairent à tailler pour la saison suivante la pierre fournie par la compagnie Piton. Quant aux charpentiers, ils débitent le bois nécessaire aux échafaudages et fabriquent les portes et les fenêtres des casemates. Ces artisans travaillent dans des appentis attenants aux maisons expropriées dans lesquelles ils logent. Il en va de même pour les forgerons qui réparent les outils.

Dès le mois d'avril 1866, l'activité reprend sur les chantiers des deux forts. À peine un mois plus tard, les frères Worthington envoient une note pour protester contre la mauvaise qualité de la pierre fournie. Comme on pose à ce moment les fondations des casemates, ce défaut nuit à la progression des travaux ; tout au cours de 1866, les entrepreneurs continueront de s'en plaindre. Par ailleurs, les ingénieurs militaires continuent de modifier leurs plans, lesquels pour des secteurs bien précis ne parviennent pas toujours à temps aux entrepreneurs puisque les militaires les dessinent au fur et à mesure. En fait, il semble que les Ingénieurs royaux parviennent difficilement à suivre le rythme des entrepreneurs. À l'inverse, l'on peut également avancer que ces derniers cherchent à rentabiliser au maximum leur contrat et peut-être à bâcler certains travaux.

Il n'est donc pas étonnant que les Ingénieurs royaux demandent aux entrepreneurs de démolir une partie du mur des casemates récemment construit. La raison alléguée : ceux-ci n'ont pas respecté les spécifications. Un tel geste ne peut qu'accentuer la tension. Entre temps les travaux se poursuivent mais les

16 Casemates du fort n° 3 après la conversion de celui-ci en usine de béton.
Photo : Service canadien des parcs, Génie et architecture, 119/00/PR.6(1).

entrepreneurs ne sont toujours pas payés pour les travaux effectués puisque leurs factures sont bloquées dans l'un des bureaux de l'administration militaire.

Au cours de 1866 surviennent deux incidents qui altéreront sensiblement les relations entre militaires et entrepreneurs. Le premier, banal et anodin, n'en laissera pas moins sa marque et s'inscrit dans cet esprit d'antagonisme. Les frères Worthington s'enquièrent auprès des Ingénieurs royaux de la possibilité d'acheter des militaires une machine à fabriquer le ciment. Toutefois, avant de conclure le marché, ils voudraient en faire l'essai. Après plusieurs mois d'essai, les frères Worthington décident que l'appareil ne répond pas à leurs besoins et ils retournent la machine aux militaires. Ces derniers ne l'entendent pas ainsi. La querelle prend de l'ampleur ; les rapports se succèdent de part et d'autre, chacun voulant prouver son point de vue. Finalement, Charles Ford, le commandant en chef des Ingénieurs royaux au Canada doit trancher ; il accepte le point de vue des frères Worthington, malgré le poids du dossier préparé par ses subalternes.

Comment expliquer cette décision ? Ford cherche peut-être à apaiser la tension, car il doit faire face à une autre contestation, plus sérieuse celle-là. Mécontents du peu de célérité apportée au règlement de leurs factures et irrités du changement imposé dans le calcul du transport de la terre et du roc, les frères Worthington demandent encore l'arbitrage. En termes d'argent, l'application de la nouvelle norme de 23 mètres au lieu de 45 crée un enjeu de 14 000 livres, soit 70 000 dollars. La deuxième saison des travaux, celle qui a vu les casemates du fort n° 2 prendre forme, s'achève sur cette note.

Le problème ne se réglera qu'en septembre 1867, chacune des parties restant sur ses positions. Entre temps, les travaux se poursuivent et les échanges entre militaires et entrepreneurs sont polis mais fermes. Lorsque les arbitres donnent raison aux entrepreneurs sur tous les points en litige, les relations déjà tendues s'enveniment davantage. Quelques mois plus tard, le commandant des Ingénieurs royaux de Québec s'élève contre le fait

17 La face nord du fort n° 2 : le mur, l'entrée et quelques casemates dans le rempart sud. On distingue, du côté est à gauche, le fossé et le rempart.
W.O. Carlisle, Canadian Illustrated News, *1873 (vol. V, no 20), p. 339.*

que les frères Worthington continuent à faire travailler leurs maçons après les gelées. Il fait part aux frères Worthington qu'il n'admettra plus aucune interprétation du contrat, et qu'ils devront dorénavant en respecter toutes les conditions à la lettre. Le ton du commandant Gallwey reflète la frustration qui ronge les Ingénieurs royaux : « so must you expect to be dealt with [?] regard to every clause of the Term of Contract »[2].

Les relations vont rester tendues jusqu'à la fin des travaux ; néanmoins ceux-ci progressent très rapidement au cours de 1868, à un rythme tel qu'à la fin de l'année on en est rendu à la finition. Ce rythme accéléré se répercute sur les budgets ; non seulement les sommes prévues pour l'exercice financier 1868-1869 sont-elles épuisées, mais encore il faut trouver 18 000 livres supplémentaires. Le commandant en chef Charles Ford, appelé à justifier cet état de fait, se rabat sur la température exceptionnellement clémente qui a permis de réaliser beaucoup plus de travaux qu'anticipé. Il n'était certes pas question d'exiger que les frères Worthington ralentissent leurs travaux, surtout pas après la récente décision arbitrale rendue en leur faveur. Les autorités anglaises, non satisfaites de ces réponses, rappellent Ford en Angleterre.

Les entrepreneurs, suite à leur exceptionnelle saison 1868, prévoient terminer les deux forts vers le 1er juillet 1869, sauf pour les ponts et les portes d'entrée, car les Ingénieurs n'ont pas encore fait connaître leurs intentions à ce sujet. Puisque les frères Worthington ont obtenu un contrat pour la construction d'un tronçon du chemin de fer de l'Inter-colonial, ceux-ci demandent donc à être dégagés de leur responsabilité à cet égard afin de respecter cet autre contrat, demande qui leur est accordée.

Les frères Worthington n'auront donc construit que deux des trois forts de la pointe Lévy, la construction du quatrième ayant été abandonnée au tout début des travaux, faute de fonds. Répétant en cela l'exercice des militaires, il faut maintenant comparer la construction du fort n° 1 avec celle des deux autres, afin

de déterminer s'il en coûte moins cher de construire en régie qu'à contrat. Il va sans dire que c'est un esprit d'émulation qui a marqué le climat dans lequel se sont côtoyés superviseurs militaires et entrepreneurs.

Avant même le lancement des appels d'offres, les autorités militaires en Angleterre suggéraient de confier toutes les constructions à l'entreprise privée ; les militaires coloniaux en ont décidé autrement. Outre le but avoué d'ordre financier, que recherchaient les coloniaux ?

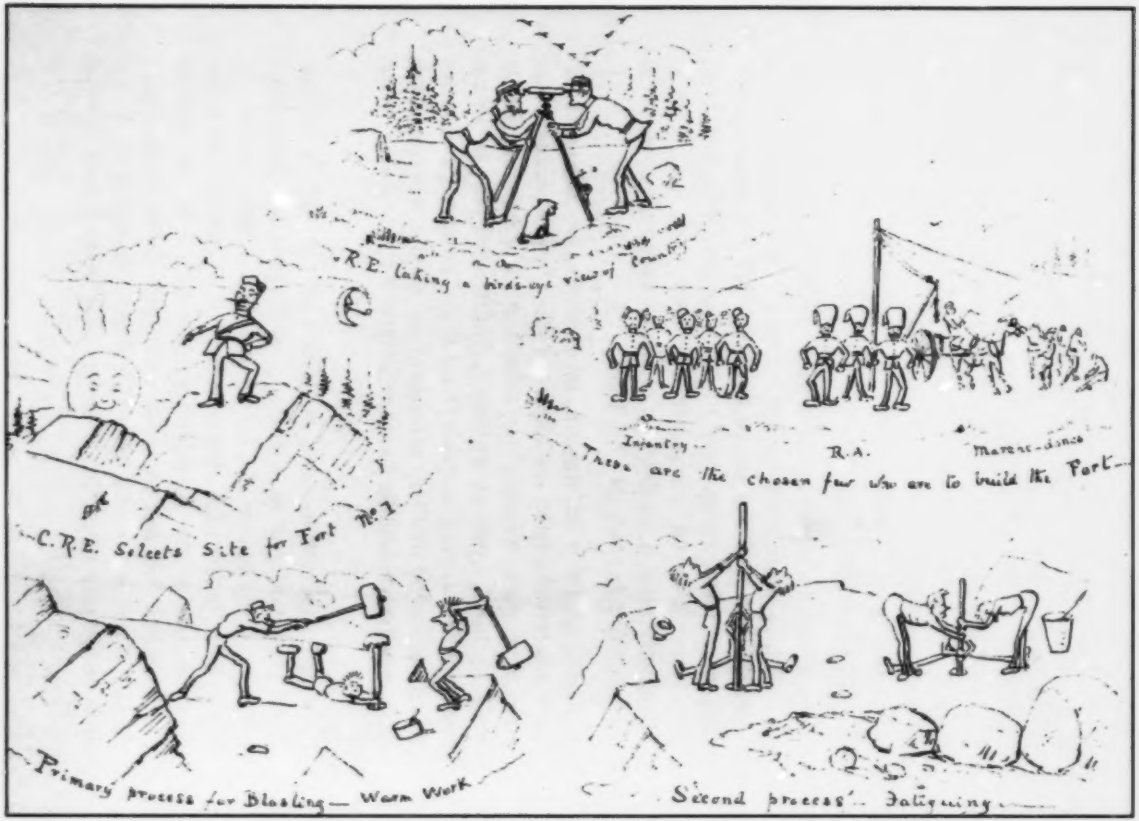
Le fort n° 1

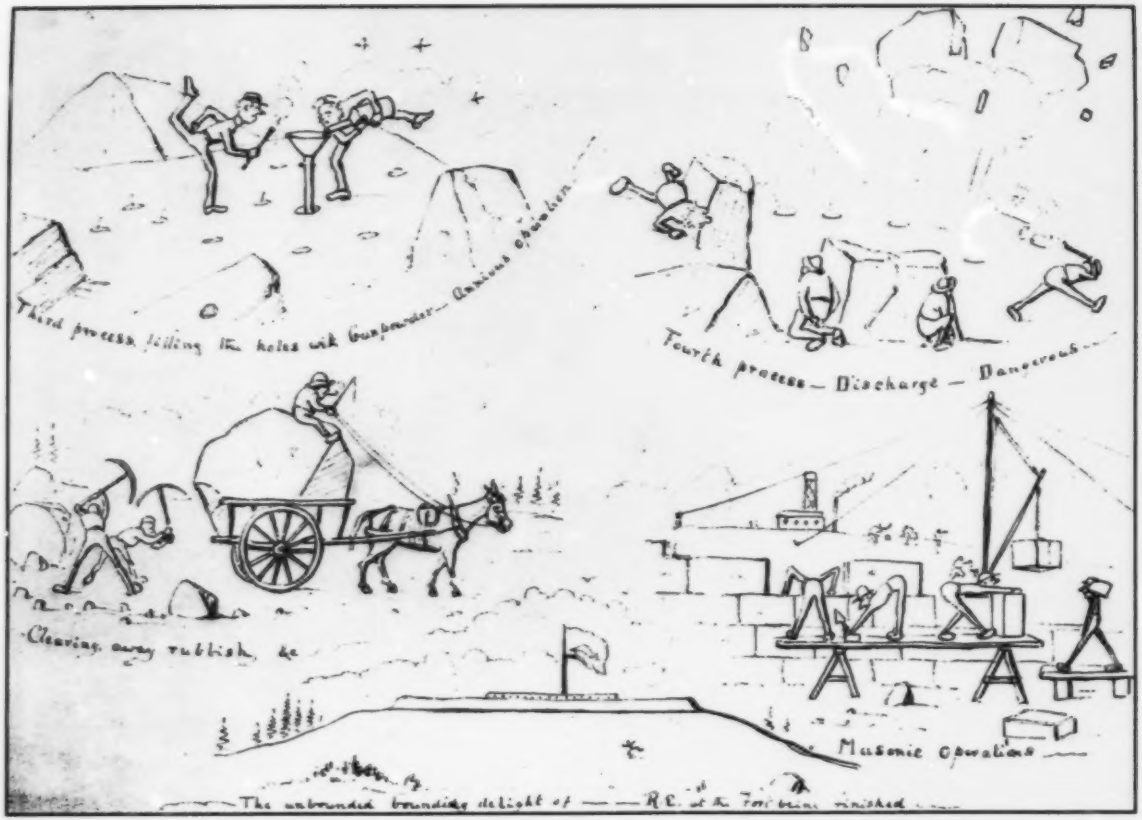
Non seulement les militaires érigent-ils le fort mais aussi, comme nous l'avons vu, aménagent-ils le camp des ingénieurs. Le travail au fort n° 1 débute dès le commencement de juin 1865. La première tâche consiste à déboiser le terrain, alors que quelques équipes ouvrent des chemins depuis la berge du fleuve. De fait, les travailleurs militaires déboisent et essouchent à la machine près de 73 hectares (180 acres) de terrain, ce qui se traduit par 5 hectares (12 acres) de bois cordé !

Au début de septembre commence le minage. Quatre mois plus tard, la profondeur du fossé atteint 3 mètres (10 pi). Au cours de cette première saison, les militaires progressent sensiblement au même rythme que les ouvriers des frères Worthington, même s'ils ne travaillent que cinq jours par semaine comparativement à six pour les civils. Ils prévoient commencer les casemates au cours de l'été 1866.

Afin d'accélérer les travaux, les militaires ne ménagent pas leurs efforts. Plusieurs machines à vapeur, commandées d'Angleterre et quelques-unes des États-Unis, apparaissent sur le chantier. Un système de wagons sur rails, tirés par un moteur stationnaire à vapeur, serpentent sur le site du fort. Ça et là des soldats du Royal Artillery actionnent des treuils, des pompes et autre machinerie lourde. Le chantier prend l'allure d'une fourmilière.

Malgré tout cet équipement dernier cri, témoin du raffinement technologique de l'époque, les travaux ne progressent guère aussi rapidement que prévu, et ceci pour deux raisons : le retard dans la livraison des matériaux et le manque de main-d'oeuvre spécialisée. Au sujet des matériaux, il faut mentionner l'insouciance dont fait preuve la compagnie Piton engagée pour fournir la pierre des trois forts. Il faut aussi noter le désistement de la compagnie James Dean retenue pour livrer le bois de char-


R.E. taking a bird-eye view of
C.R.E. Selects Site for Fort No. 1
Infantry
R.A.
Mason-dance
These are the chosen few who are to build the Fort
Primary process for Blasting — Warm Work
Second process — Fatiguing



18 a et b Version humoristique des principales étapes de la construction du fort n° 1, depuis le relevé d'arpentage jusqu'à la pose des pierres.
W.O. Carlisle et C.B. Martindale, Recollections of Canada, *Londres, Ch[illegible]man & Hall, 1873, p. 24-25.*

19 Le fort n° 1 : l'enfilade des casemates et de leurs voûtes en briques. *Photo : Jacques Beardsell, Service canadien des parcs, Région du Québec, 1990, 119/00/PR-6/S-343.*

pente, et son remplacement par la compagnie E.O. Richard déjà pourvoyeuse de brique, de chaux et de ciment.

Ce manque de matériaux n'entrave toutefois pas les activités de l'hiver 1865-1866. Les charpentiers s'affairent à terminer les bâtiments du camp des Ingénieurs, à préparer des traverses pour le système de rails et même à construire des treuils. Les maçons et briquetiers aménagent les bouilloires et les fours de la cuisine du camp, creusent des puits et des drains. Quant aux mineurs, ils continuent à excaver les fossés du fort ; les bonnes pierres qu'ils en tirent parviennent au camp sur des traîneaux où les maçons les taillent pour en faire des bornes de toutes sortes ou des marches d'escalier.

Ce n'est qu'au cours de 1866 que les retards de livraison de matériaux et le manque de main-d'oeuvre se manifestent tangiblement. La compagnie Richard manque à ses engagements pour la brique (d'ailleurs utilisable que dans une proportion de 5 à 6 % selon les militaires), pour le ciment (qu'il s'agisse du Rosendale ou du Portland), et pour la chaux et le bois. La compagnie Bellew ne respecte pas son contrat pour la quincaillerie. Les militaires se voient donc forcés de produire leur propre chaux sur place. Toutefois cette opération imprévue permet d'adapter le rythme de travail à celui des maçons, eux-mêmes ralentis par la piètre qualité de la pierre fournie par Nicholas Piton. En effet, celle-ci nécessite beaucoup de façon, contrairement aux attentes et même aux spécifications des militaires.

Le problème des approvisionnements se conjugue avec l'un des principaux soucis des autorités militaires : s'assurer d'une main-d'oeuvre spécialisée suffisante. En plus des deux compagnies d'artisans et d'Ingénieurs royaux, on retrouve sur le chantier du fort n° 1 au cours de 1866, sept compagnies du 30e régiment d'infanterie. Gallwey, le commandant des Ingénieurs royaux à Québec, indique la présence de 530 soldats à la pointe Lévy ; de ce nombre, seulement 400 travaillent au fort puisque les autres vaquent aux occupations militaires usuelles, telles que monter la garde, effectuer les corvées, sans compter le

cours annuel de mousqueterie. Ces effectifs s'avèrent toutefois bien insuffisants d'après Gallwey : « We are badly off for builders at n° 1 Fort. Would the Major Gen[era]l sanction the detaching of such masons, stonecutters and brick layers as may be found in the regiments at Montreal ? »[3] Il réclame 800 travailleurs.

Pour pallier au manque chronique de main-d'oeuvre, l'on songe même à faire travailler des militaires aux arrêts. L'analyse des métiers exercés par les 180 artisans des deux compagnies d'ingénieurs confirme la rareté de la main-d'oeuvre spécialisée dans les métiers reliés à la construction : 49 charpentiers, 23 maçons, 1 tailleur de pierre, 2 carriers, 17 briquetiers et autant de mineurs. Il s'y retrouve donc à peine 60 artisans de la pierre et de la brique et une cinquantaine de charpentiers ; les 70 autres artisans se répartissent dans 18 métiers différents depuis les peintres, cordonniers et selliers jusqu'aux forgerons et tailleurs d'habits.

D'autre part il faut se méfier de la compétence de ces soldats puisqu'un tailleur d'habits peut être « promu » (!) tailleur de pierre ou maçon et qu'un forgeron et un charpentier peuvent devenir mineurs selon les besoins du moment. Aussi ne faut-il pas se surprendre de constater que l'effort de recrutement de tailleurs de pierre et de maçons s'étende, au cours de 1867, à tous les régiments stationnés au Canada et non plus seulement à ceux de Montréal. La situation s'aggrave au point où le surintendant Akers écrit : « Should there be no means of testing their actual workmanship, it may be ascertained by questioning them whether they know anything about their trades » ![4] Malgré le laxisme évident de cette façon de procéder, les résultats escomptés ne se matérialisent pas puisqu'on accepte des maçons et tailleurs de pierre au rendement théorique jugé mauvais ! En désespoir de cause, les dirigeants militaires se résolvent à engager des maçons civils qui touchent des salaires trois fois plus élevés que ceux des militaires. Ce palliatif mécontente les frères Worthington qui soutiennent qu'eux seuls peuvent embaucher

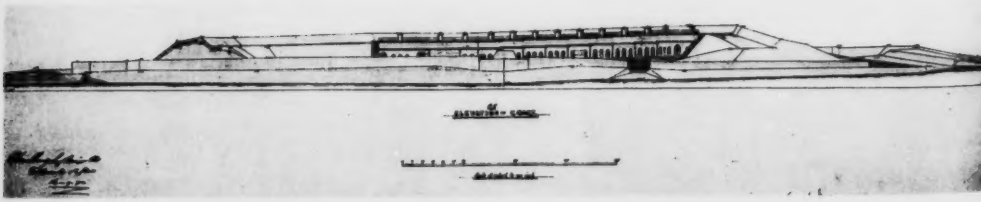
du personnel civil ; ils en font d'ailleurs l'un des quatre points litigieux soumis au comité arbitral. Les entrepreneurs ayant obtenu gain de cause, les militaires continuent d'embaucher des maçons civils, tirés des rangs des frères Worthington, mais en nombre restreint ; une dizaine tout au plus.

Enjoint de rendre des comptes sur la lenteur des travaux au fort n° 1, le commandant en chef des Ingénieurs royaux au Canada, Charles Ford, donne neuf raisons dont la principale se veut le manque de maçons militaires. À cela s'ajoutent la saison de travail de quatre mois pour les militaires au lieu de six pour les civils et la semaine de cinq jours au lieu de six ; au total, 90 jours comparativement à 160 et le fait que les journaliers de l'armée doivent vaquer aux tâches militaires usuelles. Par ailleurs, selon Ford, seuls les bons artisans réussissent à travailler la pierre disponible ; il avoue carrément que la compétence fait défaut chez les militaires. Le tableau brossé prend, dans les circonstances, presque la forme d'un aveu d'impuissance...

La rareté de la main-d'oeuvre se ressent jusqu'à la fin des travaux ; rien ne la résoudra même si on lève une compagnie de soldats-artisans à même les divers régiments en garnison au Canada et qu'on les dégage de toute activité régimentaire. Quoi qu'il en soit, les travaux se poursuivent avec une main-d'oeuvre déficiente et malgré divers incidents dont l'incendie du hangar abritant les machines à vapeur. En novembre 1871, les dernières troupes britanniques quittent définitivement Québec, et le fort n° 1 n'est toujours pas terminé. Les derniers travaux seront effectués au cours de 1872, alors que les Ingénieurs royaux accordent un contrat à la compagnie Nicholas Piton. En octobre 1872, l'armée britannique remet officiellement le fort n° 1 terminé au gouvernement du Dominion du Canada.

Le fort n° 1 de la pointe Lévy se distingue des deux autres, non seulement en raison de sa construction par une main-d'oeuvre militaire, mais aussi par sa configuration. Il épouse la forme d'un pentagone asymétrique dont les deux côtés les plus longs pointent vers le sud-ouest en direction du fort n° 2. Ce tra-

20 Photo aérienne du fort n° 1 prise en 1949.
Photographie conservée au Service canadien des parcs, Génie et architecture, 119/00/PR.6(1).



21 Le fort n° 1 : les casemates.
J. Snelling, 1872, Archives nationales du Canada, C-6285, détail.

cé, délimité comme celui des deux autres forts selon des normes géométriques acceptées permet d'offrir un tir d'artillerie plus nourri advenant la prise du fort n° 2 par l'ennemi. Quant à son aménagement, on y retrouve le même genre de structures qu'aux forts n^{os} 2 et 3, soit douze casemates pouvant abriter une garnison de 144 soldats. À chacun des trois angles que forme la jonction des murs au-devant (au sud) du fort, des passages souterrains permettent de descendre des casemates aux caponnières dans le fossé. L'on note également une caponnière à l'arrière près de la porte d'entrée. Les portes des trois forts se ressemblent : un treuil permet de retirer à l'intérieur un pont roulant sur rail. Comme dans le cas de l'équipement lourd, ces pièces proviennent d'Angleterre. Ce sont les militaires qui les ont mises en place, assumant ainsi la relève des frères Worthington à ce chapitre.

Peut-on déterminer qui des entrepreneurs ou des militaires a remporté l'épreuve ? A priori, il semble que les militaires se soient traîné les pieds ; près de trois ans s'écoulent entre la fin des travaux aux forts n^{os} 2 et 3 et la fin de ceux au fort n° 1. Il faut toutefois se méfier de ce laps de temps car, ainsi que le notait le commandant Ford, la main-d'oeuvre civile travaillait près de 70 jours de plus par année, ce qui comble presque l'écart. Il n'existe donc pas en réalité de retard aussi prononcé que les dates semblent le suggérer. Même si, de prime abord, la course paraît inégale sur le plan temporel, il ne faut pas trop s'y arrêter mais plutôt concentrer sur la question monétaire, souci beaucoup plus préoccupant pour les autorités militaires.

Sur le plan financier, l'écart, à première vue, semble inexistant. Il en a coûté 576 livres (289 500 dollars) pour le fort n° 2 et 58 909 livres (294 500 dollars) pour le fort n° 3 ; quant au fort n° 1, il a nécessité des déboursés totaux de 59 762 livres (299 000 dollars), soit 9 500 dollars ou 3 % de plus que le fort n° 2. Cette différence est négligeable et peut découler de divers facteurs, notamment de la nature du sol. Toutefois on se serait attendu à des coûts beaucoup moins élevés chez les militaires à

22 Le fort n° 1 : le pont roulant sur ses rails.
Photo : Jacques Beardsell, Service canadien des parcs, Région du Québec, 1990, 119/00/PR-6/S-344.

cause des économies qu'ils escomptaient réaliser au chapitre des salaires puisque leur main-d'oeuvre gagnait trois fois moins que les travailleurs civils. Or cette économie ne s'est pas réalisée car le manque d'ouvriers spécialisés et compétents au sein de l'armée a forcé les militaires à engager davantage de soldats et même des civils. Par ailleurs, les coûts totaux du fort n° 1 n'incluent que les matériaux, l'équipement et les salaires ; ils négligent les frais de logement, de nourriture et d'habillement des soldats puisque ces dépenses relèvent d'autres services de l'armée. En contrepartie, les entrepreneurs Worthington n'ont pas à se soucier de ces dépenses supplémentaires puisque les salaires versés à leurs ouvriers permettent à ceux-ci de se loger et de se nourrir. En réalité, la construction du fort n° 1 a coûté plus cher que les 60 000 livres (299 000 dollars) que montrent les livres de comptabilité.

Les militaires doivent constamment limiter et même réduire les coûts ! Cette préoccupation séculaire incite les Ingénieurs royaux à choisir évidemment les plus bas soumissionnaires, et l'illustration de ce phénomène dans l'exemple suivant nous permet d'observer un trait de mentalité chez les militaires de l'époque.

Lorsque, au début des travaux, les Ingénieurs royaux accordent un contrat pour la fourniture du bois à la compagnie James Dean et que celle-ci se désiste, le contrat revient au deuxième meilleur soumissionnaire, ce qui entraîne des coûts plus élevés. Trois ans plus tard, à l'expiration du contrat, les Ingénieurs songent à poursuivre la compagnie en justice pour récupérer les déboursés supplémentaires. Ils réalisent cependant que leur cause serait difficile à soutenir juridiquement et qu'en cour le jury « drawn probably from the same class of life as that to which the defendant belongs »[5], risque d'avoir un préjugé favorable à l'accusé.

S'il se trouve un ou des perdants dans l'aventure des constructions militaires de la pointe Lévy, il faut chercher du côté des francophones de la région, qu'ils aient été cultivateurs,

travailleurs spécialisés ou journaliers et même entrepreneurs. Les expropriés se voient offrir des compensations monétaires arbitraires qui les dédommagent fort peu pour les inconvénients subis ; d'aucuns perdent leurs récoltes, d'autres leur cheptel ; certains se réinstalleront à proximité, quelques-uns émigreront.

Au niveau de l'emploi, le fort n° 1 crée peu de débouchés directs pour les artisans et journaliers civils, à peine une douzaine pour les maçons et tailleurs de pierre, et encore ceux-ci proviennent des rangs des frères Worthington. Les chantiers des forts n^{os} 2 et 3 ne font guère mieux puisque l'entrepreneur se déplace avec sa main-d'oeuvre recrutée ailleurs.

Quant aux entrepreneurs de la région, la construction des forts de la pointe Lévy leur procure certains contrats ; il suffit de nommer les Hatch, Piton, Bellew, Patton et Dean. Il devient difficile d'évaluer la part de ceux-ci, sauf pour mentionner que Piton signe le contrat le plus important puisque ses carrières assurent quelques dizaines d'emplois aux carriers et charretiers de la région. Par ailleurs, l'approvisionnement en matériel ne favorise pas nécessairement les fournisseurs locaux ; la machinerie lourde provient d'Angleterre ou des États-Unis. Bien que Hugh Hatch fournisse les pics, pioches, brouettes, marteaux et autres, la dépense en outils ne représente qu'environ 10 % des déboursés de la première année et à peine 2 % des déboursés totaux des deux premières années.

Il est à noter que les fournisseurs sont anglophones, sauf un, E.O. Richard ; son contrat sera par ailleurs écourté sous prétexte que ses matériaux ne parviennent pas à temps au chantier. Il s'agit bel et bien d'un prétexte car comment expliquer qu'aucune sanction ne soit prise contre la compagnie Piton qui n'honore pas à la lettre les termes de son contrat. Piton, en dépit de la consonnance française de son nom, n'est pas francophone ; il est originaire des îles anglo-normandes. Bref, un commentaire du journal *Le Canadien* mérite d'être relevé : « les Canadiens français, d'après ce qui se passe, seront loin d'être favorisés dans ces travaux de fortifications »[6]. Ce commentateur percevait, aux

toutes premières heures de la mise en chantier, une réalité qui se manifestera tout au cours de la période de construction, réalité toutefois bien antérieure aux forts de la pointe Lévy. Les francophones avaient été absents de la scène contractuelle des constructions militaires réparées ou érigées à Québec. La pointe Lévy ne pouvait faire exception, d'autant moins lorsqu'on se heurte à des mentalités comme celle illustrée par le commandant Gallwey qui écrit à son supérieur, Ford, au sujet d'un contrat de fourniture de bois :

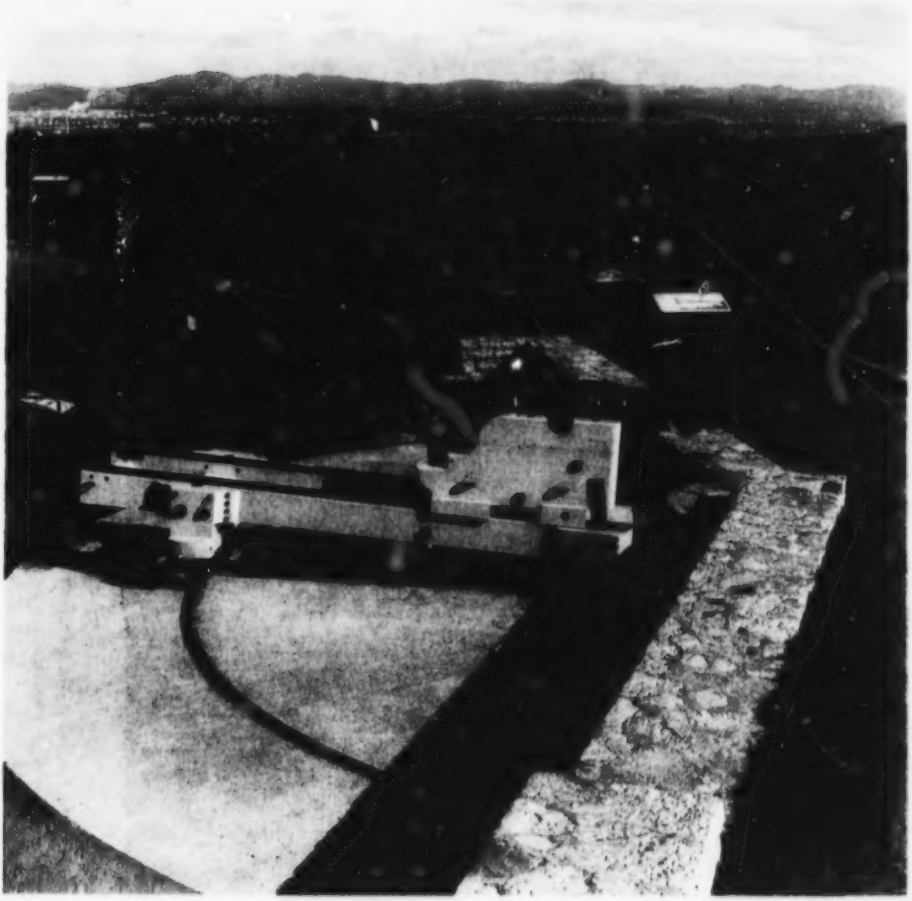
> *If we resort to competition for this supply, we shall receive tenders from a number of needy and incompetent French Canadians like Richards who already have thrown back the progress of the works seriously.*[7]

La construction des forts de Lévis dénote une réalité propre à toutes les constructions entreprises par les militaires britanniques depuis leur arrivée à Québec. Ils tentent de tenir à distance les civils, eux qui, jusqu'en 1855, s'étaient toujours refusés à recourir à l'entreprise privée. C'est cet état de choses que le commandant Gallwey tente de protéger en donnant son aval à l'exercice de comparaison entre les deux genres de main-d'oeuvre : « I may state that the chief object in building one of the forts by Mil[itar]y Labour was to ascertain the comparative cost of the two systems — contract and Mil[itar]y Labour... »[8] Gallwey est certain que les militaires vont se montrer tout aussi efficaces que les civils. De là à démontrer l'inutilité ou la futilité de recourir à l'entreprise privée, il n'y a qu'un pas. De fait, les autorités militaires cherchent à préserver cette forme d'autarcie dans laquelle elles se sont réfugiées et complues depuis de très nombreuses années.

Mais quel est donc le motif qui pousse les autorités militaires à vouloir perpétuer cette tradition de vie en vase clos ? Encore une fois c'est Gallwey qui vient à notre rescousse : « to encourage a wish to labour in the Army generally, whereby the Soldier might become less of an Automaton and a more useful Member of Society »[9]. Sa réponse est claire : la fierté militaire. La

construction du fort n° 1 vise d'abord et avant tout à redonner aux soldats la fierté et l'identité collective que des conditions de vie plus libérales ont sérieusement ébréchées au cours du XIX^{e} siècle. En somme Gallwey exprime dans son commentaire sa nostalgie de l'ancien mode de vie militaire et sa volonté de préserver l'ordre ancien qu'il a connu. Peut-être, à ce plan, la construction du fort n° 1 a-t-elle donné satisfaction...

23 La citadelle de Québec depuis le terre-plein du fort n° 1.
Photo : Jacques Beardsell, Service canadien des parcs, Région du Québec, 1990, 119100.



24 Le seul canon jamais monté sur le terre-plein du fort n° 1. Cette pièce d'artillerie rayée de type Armstrong pouvait tirer un obus de quelque 40 kg (90 lb) à une distance de 3 km (2 mi env.).
Photo : Jacques Beardsell, Service canadien des parcs, Région du Québec, 1990, 119/00/PR-6/S-343.

Épilogue, 1871-1947

Aucun des trois forts construits à grands frais sur les hauteurs de la pointe Lévy n'abritera de garnison. Comment cela ? En 1871, les diplomates anglais recourent à leur arme éprouvée, la négociation, pour mettre un terme aux relations ambiguës avec les États-Unis ; le traité de Washington aplanit toutes les difficultés entre Anglais et Américains. Sur la scène européenne, les rivalités s'apaisent grâce à la médiation efficace des Anglais. Dorénavant la Grande-Bretagne laisse au gouvernement canadien le soin d'assurer la protection de son territoire ; dans le cadre de la stratégie militaire héritée de l'empire, Québec cède le pas à Halifax.

Les forts de la pointe Lévy tombent alors sous le contrôle de l'école d'artillerie (batterie B) de l'armée canadienne dont les quartiers généraux se situent à la citadelle. Seuls un officier subalterne et dix soldats en assurent la garde sans toutefois y habiter puisqu'ils logent au camp des Ingénieurs. Comme ces soldats relèvent de la citadelle, c'est par des signaux depuis celle-ci, tel que le lever du *Union Jack*, que les ordres se transmettent ; par exemple, si le drapeau reste levé pendant quinze minutes, cela signifie que la garde de la pointe Lévy doit ouvrir les portes des poudrières et des casemates afin de les faire aérer.

Le Canada n'a plus à craindre ses voisins du sud ; ce facteur, combiné à des coupures budgétaires, fait qu'aucun des forts ne dispose d'armement avant 1878. Cette année-là, en réaction à l'alerte russe, chacun reçoit une pièce d'artillerie rayée de sept pouces se chargeant par la culasse : la Grande-Bretagne s'inquiète de l'expansionnisme russe vers la Turquie et l'Inde, menace directe sur toutes ses colonies. Ce climat de tension fait craindre des raids et des bombardements navals sur les ports canadiens. Les forts de la pointe Lévy conçus pour contrer une invasion terrestre par les Américains offrent peu de protection advenant la remontée du Saint-Laurent par des cuirassés. La dé-

25 Casernes de l'ancien camp des Ingénieurs royaux, utilisées ici vers 1885 par les miliciens durant leurs manoeuvres annuelles.
Archives nationales du Québec à Québec, Coll. initiale, GH 671-45.

fense ne doit plus se jouer en fonction d'une invasion terrestre mais bien plus s'axer sur les mouvements maritimes. Ainsi les installations défensives se déplacent progressivement vers l'est au début du XX^{e} siècle, notamment à la pointe de la Martinière et à Beaumont sur la rive sud un peu en aval de la pointe Lévy, ainsi qu'à Saint-Jean de l'île d'Orléans où l'armée canadienne érige des batteries de canons à tir rapide afin de contrôler le chenal.

Cette réorganisation du système de défense cautionne l'abandon progressif des forts de la pointe Lévy. Comme activité, on n'y relève que le camp annuel d'entraînement des miliciens, non pas dans l'enceinte des forts mais au camp des Ingénieurs. À partir de 1880, ce sont des civils et non plus des militaires qui en assurent la garde. À la toute fin du XIX^{e} siècle, l'armement de chacun comprend, outre le canon de sept pouces, d'autres pièces de plus faible calibre montées dans les caponnières afin d'assurer la défense des fossés.

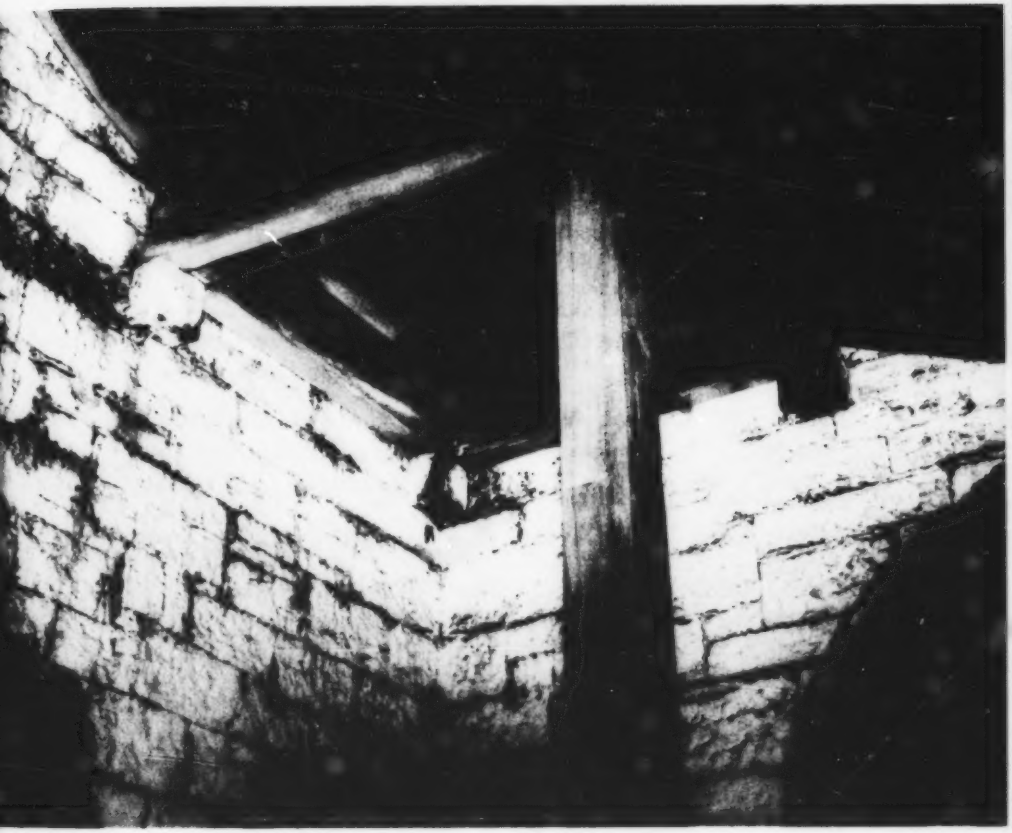
D'après un témoignage oral, le fort n^{o} 1 aurait servi, au cours de la première guerre mondiale, d'entrepôt de munitions et de lieu de casernement pour les militaires en attente de transport pour l'Europe. Durant l'entre-deux-guerres, il semble que ce fort ait continué à servir d'entrepôt. Selon un rapport du ministère de la Défense en 1939, les fortifications de la pointe Lévy sont déjà considérées comme lieux historiques ; toutefois la deuxième guerre oblige les autorités militaires à les utiliser à nouveau comme entrepôts de munitions. Le 15 novembre 1947, le ministère de la Défense remet les forts au ministère des Mines et Ressources. Par la suite, le fort n^{o} 2 cède la place à l'un des édifices du mouvement Desjardins alors que le fort n^{o} 3 est converti en usine de béton, de sorte que seul subsiste le fort n^{o} 1.

En dépit de sa faible utilisation, le fort n^{o} 1 présente un intérêt historique indéniable. Partie intégrante du complexe défensif de Québec, il témoigne de l'évolution des techniques de fortification, de la transition dans l'art militaire entre le classique et

le moderne, entre le rempart continu et le fort détaché. Sur le plan architectural, il faut admirer la qualité et la beauté de l'oeuvre ; ses passages souterrains et ses caponnières avec voûtes en brique, ou même l'escalier de la caponnière de gorge reposant sur des corbeaux ne constituent que quelques-uns des traits d'architecture qui ne peuvent manquer d'intéresser le visiteur.

26 Passage voûté souterrain conduisant à l'une des quatre caponnières du fort n° 1.
Photo : Jacques Beardsell, Service canadien des parcs, Région du Québec, 1990, 119/00/PR-6/S-343.

27 Le fort n° 1 : les arêtes des voûtes de brique ne peuvent que susciter l'admiration du visiteur.
Photo : Jacques Beardsell, Service canadien des parcs, Région du Québec, 1990, 119/00/PR-6/S-343.



28 Le fort n° 1 : escalier reliant le champ de parade à la caponnière de gorge, côté nord ; noter les corbeaux de pierre sur lesquels il repose.
Photo : Service canadien des parcs, Génie et architecture, ca 1975, 119/00/RE.6(3C).

Notes

1 Archives nationales du Canada (ci-après AN), RG 9, II, A 1, vol. 600, p. 20, Report on the defence of Canada, 1864.

2 AN, RG 8, I, vol. 1594, p. 213, Gallwey à Worthington, 9 nov. 1867.

3 AN, RG 8, I, vol. 486, p. 100-101, Gallwey au Secrétaire militaire, 11 août 1866.

4 AN, RG 8, I, vol. 1590, p. 307-308, Akers à Hassard, 27 juil. 1867.

5 AN, RG 8, I, vol. 494, p. 24-26, Michel à Earle, 25 janv. 1869.

6 *Le Canadien*, vol. 35, n° 47, 24 juil. 1865.

7 AN, RG 8, I, vol. 1589, p. 151, Gallwey à Ford, 16 nov. 1866.

8 AN, RG 8, I, vol. 1591, p. 16-20, Point Levis Fort 1, 19 nov. 1867.

9 *Ibid.*

Lectures suggérées

Le présent texte s'appuie en grande partie sur des documents manuscrits déposés aux Archives nationales du Canada et notamment sur le fonds RG 8, I, Documents militaires et navals britanniques. Les citations reproduites y sont pour la plupart puisées. Outre cette documentation, le lecteur pourrait consulter les études suivantes :

Charbonneau, A., Y. Desloges, et M. Lafrance
Québec, ville fortifiée du XVII^e au XIX^e siècle. Québec, Parcs Canada et Éditions du Pélican, 1982.

Desloges, Y.
« La construction du fort n° 1, Saint-Joseph de la Pointe-Lévis, 1865-1872 ». Travail inédit n° 415 (1971-1972), Parcs Canada, Ottawa.

Desloges, Y.
« L'historique du fort n° 1, Saint-Joseph de la Pointe-Lévis, 1864-1939 ». Travail inédit n° 415 (1971-1972), Parcs Canada, Ottawa.

Renouvin, P.
Le XIX^e siècle. L'Europe des nationalités et l'éveil des nouveaux mondes. Paris, Hachette, 1968.

Winks, R.W.
Canada and The United States ; The Civil War Years. Baltimore, John Hopkins Press, 1960.